عالم المعرفة
سلسلة كتب ثقافية شهرية يصدرها
المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب - الكويت
475

اكتشاف بحار العالم

من العصر الفينيقي إلى الزمن الحاضر

تأليف: مايكل نورث
ترجمة: عدنان عباس علي





سلسلة كتب ثقافية شهرية يصدرها
المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب - الكويت

صدرت السلسلة في يناير 1978
أسسها أحمد مشاري العدواني (1923-1990) ود. فؤاد زكريا (1927-2010)

اكتشاف بحار العالم

من العصر الفينيقي إلى الزمن الحاضر

تأليف: مايكل نورث
ترجمة: عدنان عباس علي



أغسطس 2019
475

عالم المعرفة

سلسلة شهرية يصدرها
المجلس الوطني للثقافة
والفنون والآداب

ترسل الاقتراحات على العنوان التالي:

السيد الأمين العام
للمجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب
ص. ب: 28613 - الصفاة
الرمز البريدي 13147
دولة الكويت
هاتف: 22431704 (965)
www.kuwaitculture.org.kw

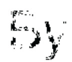
التنضيد والإخراج والتنفيذ
وحدة الإنتاج في المجلس الوطني

ISBN 978 - 99906 - 0 - 643 - 0

العنوان الأصلي للكتاب

Zwischen Hafen und Horizont

Weltgeschichte der Meere



Michael North

C.H.Beck

طُبع من هذا الكتاب ثلاثة وأربعون ألف نسخة

ذو القعدة 1440 هـ - أغسطس 2019

المواد المنشورة في هذه السلسلة تعبر
عن رأي كاتبها ولا تعبر بالضرورة عن رأي المجلس

المحتوى

مقدمة

أين شواهدكم، معارككم، شهداؤكم؟
أين ذاكرتكم القبلية؟ أيها السادة
في القبة الرمادية. البحر. البحر
قد أقفل عليها. البحر هو التاريخ[1].

من قصيدة للشاعر ديريك والكوت
(Derek Walcott)[*]

في قصيدته المسماة «البحر تاريخ» يرى الشاعر الكاريبي ديريك والكوت أن البحر محور التاريخ. حيث يحفظ البحر الذكريات في قاعه، كما يحتفظ بجثث البحارين والعبيد والكنوز، إلى أن يخرجها البشر إلى النور. وإعادة إحياء هذه الذكريات هي موضع اهتمام المؤرخين، وبذلك يعتبر البحر واجبا وتحديا لهم في الآن نفسه[2].

وحيث إن ثلاثة أرباع الكرة الأرضية تغطيها مياه البحار والمحيطات، ربما يكون وصفها بالكرة المائية أو البحرية أقرب إلى الحقيقة[3].

«تُبين لنا التصورات المستقاة من الفن والأدب والفلسفة أن أمم العالم تنظر إلى البحر بطرق مختلفة»

(*) شاعر كاريبي حائزٌ جائزةَ نوبل للآداب في العام 1992. [المترجم].

والملاحظ هو أن عديدا من الفروع العلمية، **وعلى الأخص تلك التي** تُعنى بالتاريخ، أعادت اكتشاف أهمية البحر مرة أخرى: **فبات علماء التاريخ يهتمون**، مثلا، بعلم الملاحة، أي الجهود التي بُذلت لتحديد **خطوط الطول والعرض**[4]، فيما يناقش ويحلل علماء الأدب الأساليب الأدبية التي **اعتُمدت في تصوير** البحر[5]. ويركز المؤرخون في علم الاجتماع على حياة عمال **الموانئ والملاحين** وقراصنة البحار[6]، بينما يهتم المؤرخون الاقتصاديون بالتجارة العالمية **وبالملاحة** البحرية وتنقُّل السفن بين بحار العالم، كما تهتم الدراسات البيئية بالبحار وبالأمواج العاتية (التسونامي) وبالتغييرات البيئية، من قبيل التلوث وارتفاع درجات الحرارة. وبالنظر إلى تزايد الاهتمام بتاريخ العالم، بحيث باتت البحار والمحيطات موضوع بحث، نشأ علم تاريخ البحار الجديد (new thalassology)[7].

وتُبين لنا التصورات المستقاة من الفن والأدب والفلسفة أن أمم العالم تنظر إلى البحر بطرق مختلفة؛ ففيما لايزال المنظور الأوروبي الغربي يرى في البحر عالم التوحش والخوف والرعب، عالم اللامعقول[8]، ترى أقاليم أخرى من العالم، مثل سكان الجزر في المحيط الهادي أو في جنوب شرقي آسيا، في البحر عنصرا يبعث على الطمأنينة[9].

على صعيد آخر يتحدى البحر بني البشر بأساليب مختلفة؛ فقوة أمواجه الفتاكة تتطلب من أولئك الأفراد، الذين يقتاتون منه، والذين يعانون ما يعانون بسبب قسوته، أن يتكيفوا مع خصائصه وأن يتجاوبوا مع تقلباته. إن الحياة على ساحل البحر، وكسب القوت من البحر، والتكيف مع تقلبات البحر، أمور تنتج عنها تصورات عديدة وأساليب كثيرة، قد تقودنا دراستها إلى منظور مختلف للعلاقة السائدة بين البحر والبر.

وتأسيسا على هذه الحقائق يهتم هذا الكتاب بالأدوار المختلفة التي مارسها البحر عبر مراحل التاريخ المختلفة[10]. ولا غرو في أن هذه الأدوار تدفعنا إلى تسليط الضوء على أساليب نقل البضائع المادية والمعنوية عبر البحر، وهجرة جماعات كثيرة من الأفراد وتنقلها بواسطة الزوارق والسفن. وبهذا المعنى كما أن البحر وسيلة للتلاقي هو، في الوقت نفسه، وسيلة للعزلة والتباعد. على صعيد آخر ليس ثمة شك في أن ركوب بعض الجماعات البحرَ واضطلاعهم بتعزيز عرى التعاون مع الشعوب الساكنة خلف البحار، قد أدى إلى نتائج انعكست أيضا على تلك الجماعات التي لم

تركب البحر أصلا. كما ترك التعامل مع البحر أثره في المجتمعات الإنسانية. فالبحر قدم للإنسان، منذ قديم الزمن، الموارد الضرورية لسد حاجته إلى الغذاء، سواء كانت هذه الموارد مواداً جاد بها قعر البحر أو كانت تسبح في مياه البحر، أو نقلتها سفن تمخر عباب البحار. وعليه لا عجب أن تسعى الدول المختلفة إلى نشر سلطانها على البحار المختلفة، آملة الاستيلاءَ على هذه الثروات ومتطلعة إلى فرض نفوذها على المضايق المختلفة.

وفي المقابل يُسبغ البشر والمجتمعات أدوارا مختلفة على البحر: فهو أساس الحياة ووسيلة للتنقل وميدان للمعارك الحربية ومكان يستولد الحنين والذكريات[11]. وانطلاقا من هذه التصورات يحاول هذا الكتاب أن يرسم صورة لنظرة المجتمع والفن إلى البحر أيضا، ولكيفية تخيلهما خصائصه والصفات التي يعزوانها إليه.

في طور دراستنا للبحار تتجلى رؤية فرنان بروديل في مؤلفه «المتوسط والعالم المتوسطي في عهد فيليب الثاني»[12]، التي قدم فيها، أول مرة، دراسة لإقليم بحري شكّل، على مدار قرون كثيرة من الزمن، وحدة جغرافية واحدة بفعل طبيعة ظروفه المكانية التي كتب القدر على الإنسان أن يتعايش معها ويستسلم لها. وألهمت النتائج التي توصل إليها بروديل كثيرا من المؤرخين ودفعتهم إلى أن يدرسوا بحارا أخرى بناء على المقاربة التي اتبعها بروديل في دراسته للبحر المتوسط[13]، بيد أنهم ما لبثوا أن توصلوا إلى نتيجة مُفادها أنه لا جدوى من تطبيق تلك المقاربة على المحيط الأطلسي[14]، أو على المحيط الهادئ[15]. وعلى صعيد آخر المنظورُ الذي يعتبر هذا البحر أو ذاك نظاما معزولا لا يتأثر كثيرا بمحيطه منظور لا يصيب كبد الحقيقة. فالروابط التي تنشأ في بحار معينة ترتبط، عادة، ببحار أخرى. وذلك يفضي، في نهاية المطاف، إلى آفاق جديدة في تاريخ العالم.

إنني أقتدي هنا بجون باري، الذي قال في العام 1974 في كتابه «اكتشاف البحر»: «تُشكل البحار قاطبةً بحرا واحدا. فهي كلها مرتبطة بعضها ببعض. وإذا ما استثنينا المحيطات المتجمدة فإنها جميعها تصلح للملاحة»[16]. وغني عن البيان أن ظاهرة المحيطات المتجمدة قد بدأت في التغير خلالَ عصرنا الحالي بفعل ارتفاع درجات الحرارة في العالم، بحيث أصبح في الإمكان الإبحار في المحيطات المتجمدة باتجاه الشرق أو الغرب.

وعندما يكتب المرء عن تاريخ بحار العالم يتناول الاتصالات والمقاربات، مثلما يفعل عند الكتابة عن تاريخ العالم[17]؛ وبذلك يصبح البشر الذين أنشأوا هذه الاتصالات أو الروابط محورا، وكذلك البضائع والأفكار التي تُشحن من عالم إلى آخر. وميزة هذا المنظور تكمن في أنه يدفعنا إلى التوقف عن رؤية البحر من وجهة النظر القومية المتبناة من قِبل الأقاليم المطلة عليه، بل من منظور الروابط القائمة بين البحار[*].

(*) إن الترجمة الحرفية لعنوان الكتاب الألماني: Zwischen Hafen und Horizont: Weltgeschichte der Meere هي: «بين الميناء والأفق: تاريخ بحار العالم»، لكنني آثرت الترجمة المثبتة لأنها أكثر تعبيرا عما هو موجود في فهرس الكتاب وعما سعى المؤلف إلى دراسته. [المترجم].

اكتشاف البحر

تحدث هوميروس Homer عن الأهوال التي تعرض لها هو ورفاقه في عرض البحر، فقال:

«وهكذا ظل رفاقي يجزرون كل ثور حنيذ من ماشية إله الشمس، ويغتذون بلحمها وشحمها طوال ستة أيام، حتى إذا كان اليوم السابع سكنت الرياح وهدأ البحر، برعاية زيوس، فأسرعنا إلى الفلك فأنزلناها في اليم، ونشرنا الشراع، وأقلعنا حيث لا ندري ماذا يراد بنا! وعندما غادرنا الجزيرة وغابت الأرض عن الأنظار، ولم يكن إلا البحر من ورائنا وأمامنا وعن شمالنا ويميننا... ثم السماء من فوقنا... أنزلت غيمة سوداء وزرقاء، هبت علينا رياح إله الصبا زفيروس، وراحت تقلب اللج من حولنا، ثم اشتدت واشتدت وصارت ريحا عاصفة هوجاء، كسرت قلاعنا وحطمت مجاديف سفينتنا، وذهبت بقلب الربان المسكين فلم يعد له صبر ولا جلد... ثم سلط علينا إله الصبا جوف صواعقه فقصمنا، وحطم سفينتنا، فترنحت أول الأمر، ثم غاصت إلى الأعماق، وطفونا إلى سطح البحر الغاضب، بلا أدنى أمل في شيء سوى العودة إلى بلادنا»[1].

هوميروس

«كانت البندقية (فينيسيا) قد ارتقت وقتذاك هي وموانئ إيطالية أخرى، إلى مركز للتواصل مع العالم الإسلامي»

يعود الفضل في تعرف الأدب العالمي على البحر ومخاطر الملاحة البحرية إلى هوميروس وبطل ملحمته أوديسيوس. غير أن هذا البحر - البحر المتوسط - قد اكتُشف قبل هوميروس وملحمته ببضعة آلاف من السنين (نحو 9 إلى 8 آلاف عام قبل الميلاد)، وذلك حينما استوطن الصيادون وجامعو الثمار والفلاحون من آسيا الصغرى جزيرةَ قبرص وكريت.

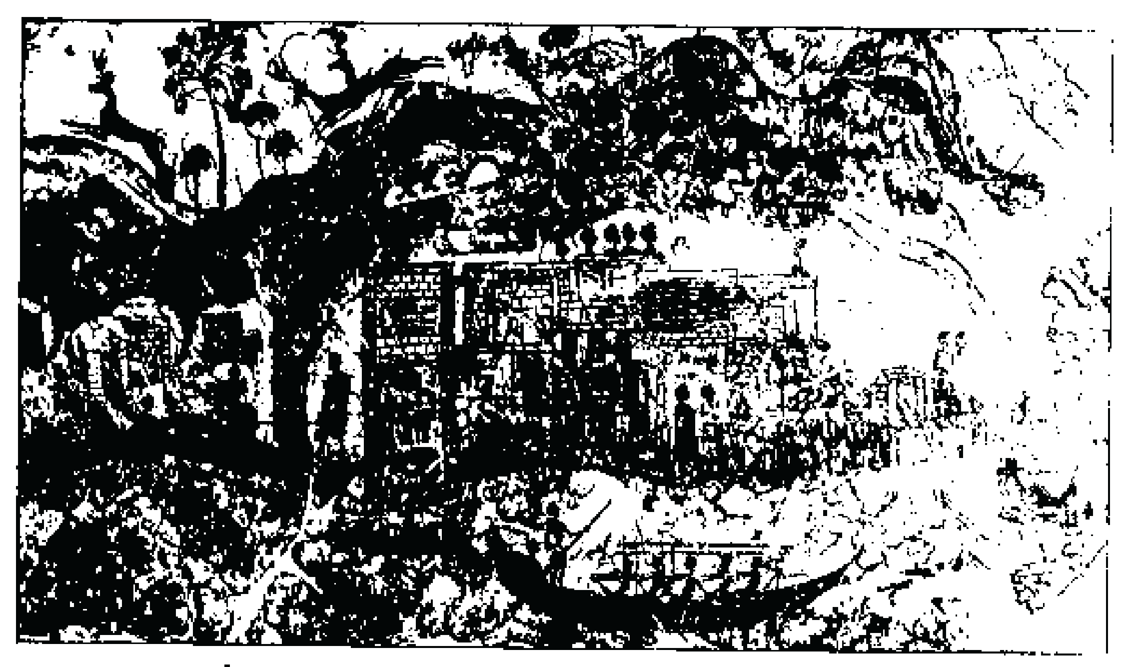
ومن هناك انتقل الفلاحون إلى البر اليوناني، وعلى الأخص إلى إقليم ثيساليا. بيد أن الدلائل المشيرة إلى وجود تجارة بحرية نشطة تبقى محدودة، وذلك بغض النظر عن أدوات أحجار السبج البركانية من جزيرة ميلوس اليونانية، والأصداف التي كانت تُستخدم لأغراض الزينة[2].

1 - البدايات: الفينيقيون والإغريق

في الألفية الثانية قبل الميلاد لوحظ ازدياد في التبادل التجاري بين السواحل والجزر الواقعة في شرق البحر المتوسط، حيث أخذ الكثير من الأفراد يبحرون ذهابا وإيابا إما بمحض إرادتهم وإما أسرى، فضلا على نقل البضائع المختلفة. وشهدت تلك الحقبة من الزمن ظهور مراكز قوة مثل آفارس (Avaris) المصرية (بندقية النيل)، وأغاريت [أي رأس شمرة في سورية المعاصرة] وكنوسوس (Knossos) في كريت. فهذه الحواضر كان لها دور عظيم في ازدهار التجارة فترة طويلة نسبيا. ففي العام 1982 عُثِر على حطام سفينة من العصر البرونزي أثبت العلماء أنها كانت تنقل النحاس والقصدير من مدينة أولوبورون (Uluburun)التركية، والزجاج من مصر. كما كانت تنقل من بحر البلطيق المجوهرات والكهرمان (العنبر Bernstein، الذي كان سكان حوض المتوسط ينسبون إليه قوى سحرية[3].

وأدى سكان المدينة اليونانية كيكلادن (Kykladen)دورا معتبرا في خلق روابط تجارية في البحر المتوسط. إذ إنهم دأبوا على استخدام قوارب صغيرة (كانو Kanus)، تتحرك بالمجداف، للتنقل من جزيرة إلى أخرى وكان لابتكار السفن الشراعية ذات العارضة الأساسية (The Keel) دور في زيادة سرعة الإبحار وحمولة السفينة. وصور هوميروس في الأوديسة التفاصيل التي شقت بها هذه السفن عباب البحار، إذ قال:

«وجهز الملاحون القلاع، ونشروا الشراع، وخبروا مجاديفهم، وتزودوا من السلاح... وحث تيليماخوس (Telemachos) (أو تليماك كما يسمى أيضا) الأصحاب على أن ينجز كل واحد منهم مهمته، وامتثل الملاحون لأمر سيدهم، وراحوا يرفعون السارية المصنوعة من خشب التنوب (Fichtenholz)، وثبتوها بأحزمة جلدية بمستوى ارتفاع العمود الوسطي، وراحوا من ثم يسحبون الأشرعة البيضاء بأحزمة جلدية كانوا قد أداروها على بعضها بنحو متقن، ليجعلوا منها أحزمة متينة، يستطيعون شدها حول خصورهم. وهبت الرياح على الأشرعة وراحت تزداد نشاطا، وسرعان ما تحركت السفينة ومضت تبحر وترقص فوق أمواج البحر سالكة الاتجاه المحدد لها»[4].



الصورة (1): صورة مركب في مبنى الويستهاوس The West House في مستوطنة أكروتيري الواقعة في جزيرة ثيرا، إحدى جزر السيكلاديس اليونانية، منتصف الألفية الثانية قبل الميلاد

أدت تلك السفن، حقبةً طويلة من الزمن، دورا معتبرا في تنشيط الملاحة البحرية والتجارة وفي إنشاء الموانئ. وفي الألفية الثانية قبل الميلاد، احتلت جزيرة كريت مكان الصدارة في هذه النشاطات، لاسيما أنها تمتعت بموقع جغرافي متميز. فهي تقع بين بحر إيجة والأناضول ومصر. وزخرت سواحلها بمستوطنات ملكية مثل كنوسوس وماليا (Malia) وفايستوس (Phaistos). دمرها زلزال نحو العام 1700 قبل الميلاد. وقد أُعيد إعمار كنوسوس لاحقا وشُيِّد عدد من الموانئ البحرية الجديدة. وبينت عمليات التنقيب تنوع البضائع التي شملت النحاس

من جنوب روسيا، واللازورد من آسيا الوسطى والفضة من أتيكا (Attika)(*) والذهب والعاج من مصر. وكانت هذه البضائع تُنقل إلى الأناضول أو إلى مصر بواسطة قوافل تسلك الطرق البرية، ثم تبحر إلى جزيرة كريت فيما بعد. وبالمقابل كانت كريت تصدّر سلعا صوفية ونبيذا وزيت الزيتون وأعشابا تستخدم للعلاج الطبيعي، وأخشابا كان طلب المصريين عليها كبيرا.

وشكلت الحاضرة الملكية موكناي (Mykene)، الواقعة في شبه جزيرة البيلوبونيز (Peloponnes) اليونانية، صلة الوصل بين الطرفين الغربي والشرقي من حوض البحر المتوسط. فانطلاقا من هنا كان من السهولة بمكان الوصول إلى خليج أرغوس (Argos) وإلى جزيرة كريت؛ وكان بالإمكان أيضا الوصول إلى البحر الأدرياتيكي (Adria)عبر خليج كورنث (Korinth)، وإلى بحر إيجة عبر الخليج الساروني (Saroni). وهكذا لا عجب أن نعثر في الغرب والشرق على منتجات خزفية مصنعة في موكناي. علاوة على السلع الخزفية الملونة كانت موكناي تصدر الأسلحة وتستورد النحاس والقصدير، أي المادتين الأساسيتين في الحصول على البرونز. وكانت كريت تحصل على النحاس من أتيكا، وتستورد القصدير من شبه الجزيرة الإسبانية. وكان أسطول موكناي البحري هو الذي يتولى نقل هذه البضائع من شبه الجزيرة الإسبانية[5].

وارتبط أبطال الإلياذة والأوديسة بموكناي حيث تباهوا بأنهم جابوا بقاع العالم الذي كان معروفا في زمانهم. فعلى سبيل المثال درج مينلاوس (Menelaos)، بعد عودته إلى بلاده، على التباهي بأن النصر كان حليفه عندما حاصر طروادة (Troja):

> «ولا مراء في أني قاسيت كثيرا وتشردت في ربوع العالم، [...] ورجعت إلى مسقط رأسي، بعد مرور ثمانية أعوام على جولة قضيتها متشردا في ديار القبرصيين والكنعانيين والمصريين، وفي بلاد النوبة وصيدا وبلاد العرب وليبيا أيضا [...]»[6].

وغني عن البيان أن الكنعانيين (أي الفينيقيين) كانوا أول أمة بحرية في التاريخ. فمن الناحية التاريخية سبق الفينيقيون الإغريق في التوغل في البحار.

(*) أتيكا هي المنطقة التاريخية التي تضم مدينة أثينا، عاصمة اليونان سابقا وحاليا. وتتركز المنطقة التاريخية في شبه الجزيرة الإغريقية وفي بحر إيجة. [المترجم].

وبفعل اهتمامهم بالنشاطات التجارية لم يحظ الفينيقيون بإعجاب وتقدير هوميروس كثيرا. وتأتي تسميتهم من الأرجوان، هذا الصباغ الأحمر القاني، الذي كان الفينيقيون يتاجرون به ويستخرجونه من أصداف حلزون البحر الذي كان منتشرا على السواحل الشرقية من حوض البحر المتوسط. وكان لفينيقيا، التي تحتل مساحة دولة لبنان الحالية، سلسلة مراكز تجارية ذات شأن، مثل أوغاريت في الشمال والتي دُمِّرت بالكامل في العام 1190 قبل الميلاد تقريبا، بالإفاضة إلى جبيل وصيدا. علاوة على الأرجوان كان ثمة طلب كبير على أشجار الأرز المحلية، التي استخدمها المصريون في بناء السفن. ففي متحف في موسكو ثمة بردية تحكي عن رحلة الكاهن «وينامون» الذي أوكله بها معبد آمون في طيبة نحو العام 1075 قبل الميلاد، وذلك لإحضار خشب الأرز لبناء سفينة للإله آمون.

وتشهد روايته ومصادر مصرية أخرى على ازدهار التجارة في جبيل، وعلى ماهية السلع التي جرت مبادلتها بخشب الأرز: الجرار الذهبية والفضية، وأثواب الكتان ولفائف البردي وجلود البقر والحبال والعدس والأسماك. وانطلاقا من صور، المركز التجاري الآخر في فينيقيا، استُعمرت قبرص التي كانت ذات شأن كبير لوفرة النحاس فيها. ومن ثم أسس الفينيقيون مراكز تجارية في صقلية وسردينيا وشمال أفريقيا، حيث ارتقت قرطاج أيضا إلى مركز جديد[7].

وفي نحو العام 800 قبل الميلاد اجتاز الفينيقيون مضيق جبل طارق، وراحوا يتوغلون في المحيط الأطلسي، فأسسوا مستعمرة لهم في قادس التي تقع على ساحل جزيرة في المحيط الأطلسي، استطاعوا من خلالها بناء العديد من المستعمرات على الساحل الشرقي. وبالإضافة إلى التجارة اعتمد الفينيقيون على الزراعة وصيد الأسماك لتأمين سبل العيش.. تنافس الفينيقيون فترة من الزمن مع الإتروسكيين (Etruker) الذين كانوا يبحرون، انطلاقا من بلادهم في أواسط إيطاليا، لإمداد سكان جنوب فرنسا الحالية بما ينتجون من نبيذ.

واستعمر الفينيقيون الأقاليم الواقعة جنوب مضيق جبل طارق، أي الأقاليم المنتشرة على الساحل الأفريقي الغربي، وذلك لأن المستعبدين والعاج وبيض النعام والحيوانات الغريبة كانت تجذبهم وتحظى باهتماماتهم. وفي وقت لاحق جرى ضم هذه المراكز التجارية إلى قرطاج[8].

ووُثِّق الحضور الفينيقي عبر الأماكن المقدسة وأوجه التشابه الثقافي. إذ كانت هذه الأقوام تقدس ملكارت - إله مدينة صور الأعظم وحامي الملاحة البحرية والمستعمرات المنتشرة في بلاد الغربة - حيث أسس الفينيقيون في أرجاء البحر المتوسط وفي قادس، وفي قبرص أيضا، العديد من الأماكن المخصصة لعبادة الإله ملكارت. وفي مقابر سكان جزيرة أيبيريا أيضا عثر المنقبون على تماثيل فينيقية، تشهد على سيطرة التقاليد والعقائد الدينية الكنعانية على النخب المحلية(9). ويلمس المرء قوة هذا التأثير متى ما أخذ في الاعتبار أيضا الكؤوس المعدنية، التي أُنتِجت في مختلف الورش «الفينيقية»؛ فهذه المنتجات تظل فينيقية الخصائص سواء جرى إنتاجها في كريت أو في الأناضول أو في شبه الجزيرة الأيبيرية(10).

فضلا على هذا كان الفينيقيون رابطة وصل متينة بين «قدماء الإغريق» وعالم البحر المتوسط، كما يتضح لنا ذلك من خلال الحاجيات الشخصية التي دفنوها مع الجثث، مستلهمين بذلك التقاليد والشعائر الفينيقية. ولا يفوتنا هنا أن نشير إلى أن الفينيقيين هم الذين طوروا الأبجدية، التي تبناها الإغريق من ثم، وأتاحت لهم إمكانية تدوين قصص وأناشيد هوميروس(11).

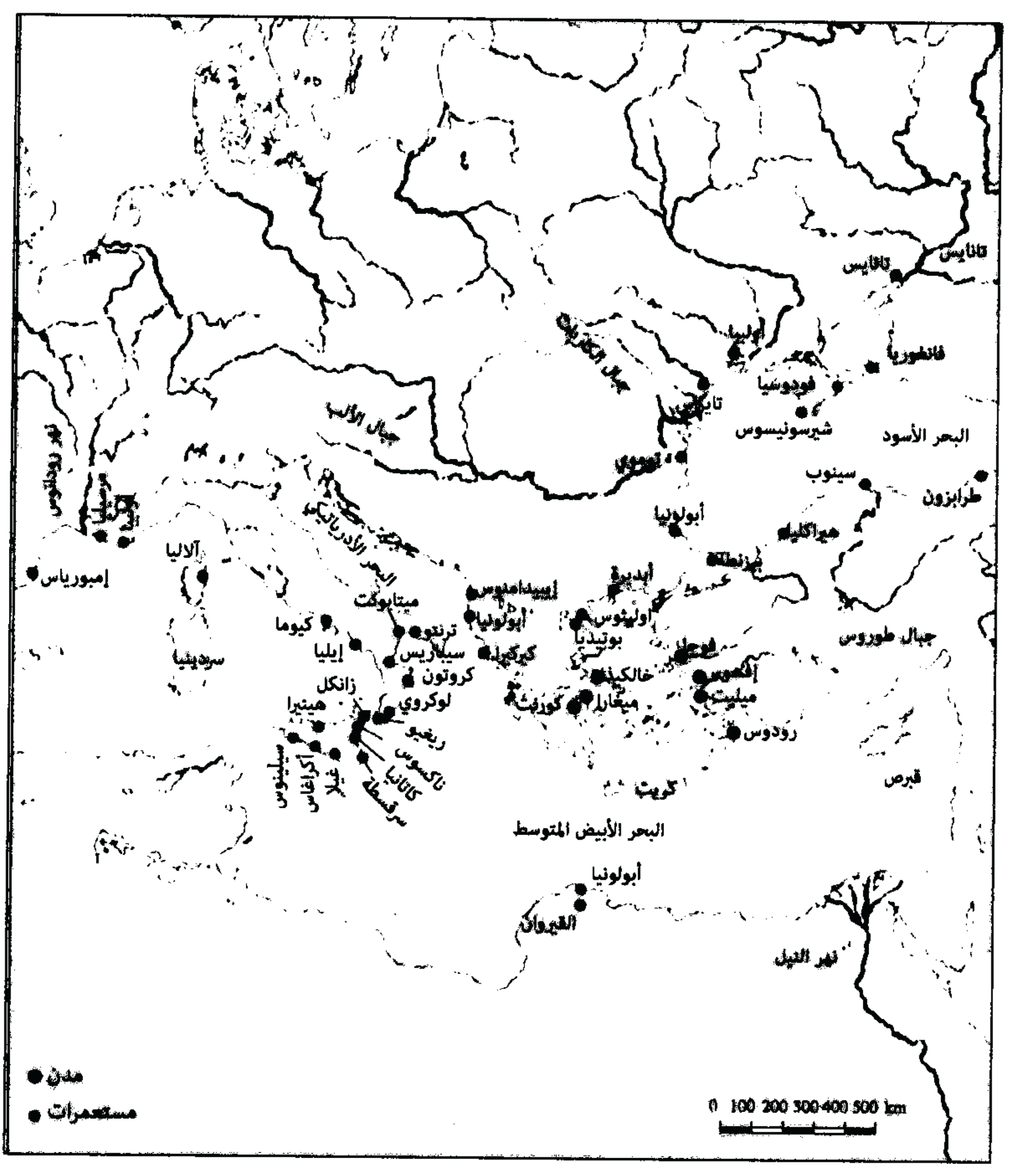
وبنحو متزامن تقريبا، أي في نحو منتصف القرن الثامن قبل الميلاد، شرع الإغريق يتوغلون في الأقاليم الواقعة في الطرف الغربي من حوض البحر المتوسط. من هنا، وبفعل فرض الإغريق استعمارهم على أقاليم مختلفة في هذا العالم، سُميت بعض المدن بأسماء إغريقية، مثل أمبورياس ومرسيليا ونيس وأنتيب ونابولي وريجيو وسرقوسة وتاورمينا وباليرمو.

شهدت جزيرة صقلية والأقاليم الأخرى الواقعة في جنوب إيطاليا عملية استيطان كثيفة وغير مسبوقة، بحيث أُطلق عليها بلاد الإغريق الكبرى (Magna Graeccia). وأدخل المهاجرون مؤسساتهم السياسية الإغريقية وآلهتهم وطقوسهم الدينية. وكانت بيتيكوساي - المدينة الواقعة في جزيرة إسكيا - أول مستعمرة إغريقية في هذا الطرف من البحر المتوسط. وتعرضت هذه المستعمرة لعمليات تنقيب دقيقة ومكثفة، لامتلاكها كميات كثيرة من خامات الحديد تجذب انتباه المستعمرين. وبحدود العام 700 قبل الميلاد كان عدد سكان المدينة قد بلغ 4 آلاف نسمة تحدر جلهم من أتروريا، من أواسط إيطاليا، ومن سردينيا وفينيقيا وشمال أفريقيا، ومن الوطن الأم، اليونان أيضا(12).

من ناحية أخرى دفعت الحاجة إلى المعادن اليونانيين إلى التوغل في الساحل الجنوبي من البحر الأسود. ومن المحتمل جدا أن يكون القوم قد وصلوا سريعا إلى الأنهار العظيمة في السهوب الأوراسية، مدفوعين، من ناحية، بالاستحواذ على الثروة السمكية التي تميز بها البحر الأسود، ومن ناحية أخرى، طمعا في الاستيلاء على ما في هذه الأقاليم من أخشاب غاية في الأهمية لبناء السفن، كما كان تدني الكثافة السكانية عاملا آخر أغرى القوم بالتوغل في هذه البقعة من العالم.

وبعبور البحر الأسود تخطى الإنسان حاجزا نفسيا كان القوم يرهبونه، لاسيما أنهم كانوا يعتقدون أن البحر الأسود ليس ببعيد، لا عن الأمازونيات، أي شعب النساء المقاتلات، ولا عن هاديس [ابن كرونوس وريا، وفق الميثولوجيا اليونانية]. كما كان جل سكان جزيرة القرم من التاورينيين الذين قدموا إيفيجينا قربانا لإلهة الصيد والبرية أرتميس. ومن ناحية أخرى كانت الأساطير الدارجة تزعم أنه في الشرق من القوقاس يعيش برميثيوس، مكبلا بين الصخور بسلاسل من حديد. وأنه لم يفلح في وضع حد لهذه المعاناة، إلا بعدما فك هرقل وثاقه. والأمر الأكيد هو أن المدن-الدول المنتشرة على الساحل الأيوني - أعني مدنا من قبيل ميليتوس - كانت تحقق أرباحا معتبرة من تصديرها الحبوب والمعادن والصيد البحري إلى الأقاليم المنتشرة على حوض البحر الأسود، ومن تحكمها في حركة السفن العابرة ممر الدردنيل ومضيق البوسفور. وشكلت مستعمرة سينوب المطلة على الساحل الجنوبي من البحر الأسود، ومستعمرة ديوسكوريا القريبة من سوخومي، (عاصمة أبخازيا الحالية) والواقعة على سفوح جبال القوقاس، ومستعمرة بانتيكابيوم (Pantikapaion) (كرج بالروسية) المطلة على مدخل بحر أزوف (Asowsches Meer)، ومستعمرة أولبيا (Olbia) الواقعة عند مصب نهر بوك (Bug)، مراكزَ تجارية مهمةً، إذ إنها كانت بمنزلة صلة وصل تربط هذه المدن مع الأقاليم النائية. وربما أصاب سقراط كبد الحقيقة حينما قال بشأن انتشار المستعمرات اليونانية في القرن الخامس قبل الميلاد: «إنها باتت تتكاثر تكاثر النمل والضفادع على حواف البرك». حيث كانت السفن الشراعية تبحر بمحاذاة السواحل، كما كانت قوارب الكانو تبحر في الأنهار. والأمر الذي يستحق الإشارة في هذا السياق هو أن مستعمرات البحر الأسود كانت ذات أهمية كبيرة بالنسبة إلى الاقتصاد الإغريقي.

ففي أوقات هبوب الرياح بنحو مناسب كان في مستطاع السفينة الشراعية أن تقطع المسافة بين بحر أزوف وجزيرة رودس في فترة لا تزيد على تسعة أيام، وأن تزود المدن الأيونية والبر اليوناني بالحبوب التي كانت تشكل المادة الغذائية الأساسية لعامة الناس. بيد أن نجاح السفن في تقديم هذه الإمدادات كان رهنا بسياسات إسبرطة، فهذه كانت تغلق الدردنيل من حين إلى آخر في وجه الملاحة البحرية. ومهما يكن من شيء فالمهم هو أن الأسماك كانت متوافرة بشكل كبير أيضا، وكان الأهالي قد درجوا على استخدام الملح المحلي لحفظ ما يصطادون من



الخريطة(1): هجرة إغريقية

سمك. ولا بد من الإشارة هنا إلى أن روما كانت، في القرن الأول قبل الميلاد، تعتبر سمك البحر الأسود المملح طعاما شهيا رائع المذاق. فضلا على السمك كان أبناء روما يثمنون الحيوانات الغريبة كطائر التُدْرُج» الذي كانت السفن تجلبه من اليونان إلى روما، إذ كانوا يهتمون باقتناء الطيور المختلفة وتربيتها[13].

2 - الثالاسوقراطية: أثينا والإسكندرية وقرطاج وروما

الثالاسوقراطية هي كلمة يونانية معناها السيادة على البحار، وذلك لا يعني القوة البحرية فقط، بل يعني أيضا تأسيس إمبراطورية تجمع الأقاليم المتفرقة باستخدام الملاحة وتؤسس بذلك لمنطقة خاضعة لسيطرتها. ومع أن المؤرخ الإغريقي ثوسيديديس لم يستخدم هذه الكلمة فإنه فكر في هذا السياق في الملك الأسطورة مينوس، وفي إمبراطوريته التي كان يدير شؤونها من جزيرة كريت، حيث تقول الأسطورة إن الأثينيين دأبوا على دفع جزية هي عبارة عن التضحية بسبعة فتيان وفتيات، يُرسلون إلى كريت ليُلتهَموا من المينوتوروس. والثالاسوقراطية بمعناها الحقيقي هي أثينا التي نهضت من الحروب الفارسية، عبر تكاتف المصالح البحرية والأرضية. وبذلك اتسعت مساحة الأراضي التي سيطر عليها الأثينيون في القرن الخامس قبل الميلاد، باستيلائهم على جزيرة وابية (Euboia) واستخدموها للتزود بالمواد الغذائية. علاوة على هذا هيأت السيطرة على جزر بحر إيجة للأثينيين وللنخب البيروقراطية فرصا مناسبة للارتقاء في السلم الإداري أو الاستيلاء على المزيد من الإقطاعيات. ومع مرور الزمن حاول الأثينيون الاستيلاء على مملكة سيراكوس في جزيرة صقلية[14].

وكان الاتحاد الذي جمع بين دويلات يونانية مختلفة، أي ما يسمى بحلف أتيكا البحري، مؤشرا واضحا على أهمية العمل المنظم في المسائل السياسة وفي خوض الحروب في عرض البحر. وهذا الحلف هو نتاج الحروب مع الفرس، هذه الحروب التي بدأت على خلفية الاستيلاء على المملكة الليدية في آسيا الصغرى. واستعان الأسطول الفارسي، في تنفيذ حملاته في حوض البحر المتوسط، بسفن وبحارة فينيقيين. وحينما تمردت المدن الإيونية غزاها الفرس مرة أخرى. وهكذا قضى الفرس على التمرد بسرعة، وأضرموا النار في ميليتوس (493 قبل الميلاد). وقد تكرر تعرض البر اليوناني

لحملات تأديبية متكررة، غير أنهم أيضا نجحوا بشكل مفاجئ في دحر الأسطول الفارسي المكلف بتنفيذ عملية إنزال، وصُدَّت قوة فارسية كانت تزمع الاستيلاء على سهل ماراثون، بهدف ضمه إلى الإمبراطورية الفارسية. من ناحية أخرى فإن الحملة الفارسية التالية، في العام 480 قبل الميلاد، نجح اليونانيون في صدها والوقوف في وجهها بالقرب من مدينة ترموبيل (Thermopylen). ومع أن هذا الانتصار كان أول انتصار يحرزه اليونانيون في صراعهم مع الفرس، وأنه قد تحقق حينا قصيرا من الزمن، فإنه على رغم ذلك أعطى الدليل على صواب إصرار السياسي المحنك ثيميستوكيلس (Themistokes) على ضرورة التوسع في تسليح القوات البحرية. وفي السياق نفسه حقق الأثينيون بالقرب من مدينة سالاميس (Salamis) انتصارا حاسما على الأسطول الفارسي، وأحرزوا في العام 479 نصرا مبينا في معركة دارت رحاها في محيط مدينة ميكالي. وكانت السفن الأثينية هي العامل الحاسم الذي أجبر الفرس على التخلي - حينا طويلا من الزمن - عن الإغارة على بلاد اليونان.

وادعت أثينا أنها هي صاحبة الفضل في الدفاع عن بلاد اليونان، وأنشأت حلف أتيكا البحري، لتوفير حماية دائمة للمدن والجزر اليونانية الواقعة في بحر إيجة. وتكفل أعضاء الحلف بدفع اشتراك نقدي مخصص لدفع أجور الملاحين، كما وضعوا تحت تصرف الحلف بعض ما لديهم من سفن حربية وملاحين مقاتلين. وقد أجازت قواعد الحلف للجزر الصغيرة دفع مبالغ مالية للتعويض عن افتقارها إلى أسطول حربي يلبي الحاجة القتالية. وكانت أثينا هي القوة القائدة في هذا الحلف، ومن ثم انتهزت هذه الفرصة، وراحت تفرض إرادتها على بقية القوى المتحالفة معها، ومضت تعد العدة لتأسيس إمبراطورية بحرية. وكانت عملية التوحيد الاقتصادي أساسية، وتحققت بتوحيد سك العملة والمكاييل والأوزان باتباع المعايير السائدة في إقليم أتيكا. وهكذا نشأت منطقة اقتصادية مغلقة حاولت بعض المدن والجزر الانسحاب منها من حين إلى آخر. وحينما انسحبت جزيرة تاسوس (Tasoas) من الحلف أُجبِرت على التراجع عن قرارها، بعدما فرض عليها الحلف حصارا بحريا دام من العام 465 إلى العام 463 قبل الميلاد.

وعلى الرغم من ضعف قواتها البرية، مقارنة بالسبارتانيين، حافظت أثينا على قوتها البحرية في الحرب البيلوبونيزية (Peloponnesischer Krieg). وقد أُجبِرت

جزر محايدة مثل ميلوس على دخول الحرب بعد أن أجبرتها أثينا على الانضمام إلى الحلف. وكان نجاح أسطول إسبرطة بقيادة ليساندر في إلحاق هزيمة نكراء بأثينا، على مقربة من نهر Aigos Potamoi في مضيق الدردنيل، بمنزلة إعلان عن أفول هيمنة أثينا البحرية وبدء هيمنة إسبرطة[15]. وقد حاولت أثينا مجددا في العام 377 قبل الميلاد استعادة هيمنتها البحرية مستعينة بما لدى حلفائها من قوة بحرية. ولكن على رغم إظهارها الرغبة في النظر إلى المدن والجزر المتحالفة معها باعتبارها قوى شريكة تتمتع بالمساواة، لم تفلح أثينا في الحيلولة دون انسحاب العديد من المدن من الحلف[16].

كيفما كانت الحال فإن الأمر البين هو أن ارتقاء مقدونيا ودخولها التاريخ من أوسع أبوابه أدخلا تحولات سياسية واقتصادية مستديمة في شرق المتوسط. فالتوسع المقدوني بقيادة الملك فيليب الثاني ونجله الإسكندر لم يكتف ببلوغ شواطئ البحر الأسود، بل كان يهدف إلى الاستيلاء على إمبراطورية فارس، ومن ثم واصلت الحملة العسكرية مسيرتها، فبلغت شواطئ الهند المطلة على المحيط الهندي. وواصل الإسكندر مسيرته برا حتى بلغ شاطئ نهر السند. وانتهز الإسكندر فرصة توقف العمليات الحربية فأمر ببناء أسطول بحري. وكلف الإسكندر رفيقه الوفي نيارخوس (Nearchos) بقيادة بعض هذه الوحدات البحرية والانتقال بها من نهر السند إلى بحر العرب، ومواصلة الإبحار، من ثم، حتى بلوغ الخليج [العربي]، والتوغل في نهر دجلة، والانطلاق بالوحدات البحرية باتجاه الشمال.

وعقب وفاة الإسكندر في العام 323 قبل الميلاد انقسمت إمبراطوريته إلى عدة ممالك: مملكة السلوقيين في بلاد فارس، ومملكة البطالسة في مصر. وكان بطليموس، رفيقُ الإسكندر الكبير، قد جعل من مصر دولة مستقلة، قائمة بحد ذاتها. وفيما كانت الطبقة المهيمنة إغريقية الأصول كان الجنود يتحدرون من أصول مقدونية. وحظيت الثقافة اليونانية - الإغريقية الطابع - بإعجاب كل الأعراق، فقد أُعجِب بها وتقبلها سكان مصر وسورية، وقرطاج وإتروريا، وسكان شبه الجزيرة الأيبيرية، واليهود أيضا. ولا غرو أن تكون منارة أو فنار فاروس، في الإسكندرية بمصر، «إحدى عجائب الدنيا السبع»، وأن تصبح شاهدا على أن عاصمة البطالسة، كانت «مركز إشعاع ثقافي في حوض البحر المتوسط»[17].

وقد ارتكزت السيادة الاقتصادية والثقافية للإسكندرية على التجارة في البحر المتوسط، في حين كانت قرطاج في الطرف الغربي ورودس في الطرف الشرقي من أهم الشركاء التجاريين. فبما لديها من ميناء بحري يؤوي إحدى عجائب الدنيا السبع، وهو «عملاق رودس»، اغتنمت جزيرة رودس أفول نجم أثينا، وأصبحت مركزا للملاحة البحرية. حيث كانت سفنها تنقل القمح من مصر إلى الأقاليم الشمالية، وبالمقابل، تزود مصر بالنبيذ، ونعلم ذلك من خلال الجرار الخزفية (أمفور)، التي عُثر على كميات وافرة منها في الإسكندرية وفي بحر إيجة والبحر الأسود وقرطاج وصقلية[18].

وبعد العام 275 قبل الميلاد أمر بطليموس الثاني بتشييد ميناء إضافي، على الساحل الغربي من البحر الأحمر، مطلقا عليه اسم والدته: برانيكة (Berenike)، بهدف استخدامه لنقل الأفيال الأفريقية، التي كانت تستخدم في الحروب، عوضا عن الأفيال الهندية التي منعت دولة السلوقيين تصديرها إلى مصر[19].

وقد كانت قرطاج هي القوة الإقليمية الرئيسة في الطرف الغربي من البحر المتوسط، علما أنها طورت التراث الفينيقي، وأسست في صقلية مستوطنات تتمتع بحمايتها. وتجدر الإشارة إلى أن العبارة اللاتينية «بوني» (punisch)، التي كان الرومان يطلقونها على خصومهم المنتشرين جنوب البحر المتوسط، إنما كانت - بنحو أو آخر - تعني «فينيقي». وعندما حاولت قرطاج، أن تكون قوة مهيمنة، وسعت إلى الاستيلاء على صقلية، تعارضت مصالحها مع مصالح اليونانيين ومصالح الرومانيين فيما بعد. وقد اتفقت سرقوسة (Syrakus) وقرطاج، في نهاية المطاف، على تقسيم صقلية فيما بينهما، مسترشدتين بالتقسيم الذي كان متحققا في سابق الأيام، بحيث تخضع الأقاليم الواقعة في الغرب لنفوذ قرطاج، وتخضع الأقاليم الواقعة إلى الشرق من صقلية لنفوذ سرقوسة. في المقابل كانت روما لاتزال ترى أن مصالحها تكمن في إقليم أتروتيا (تيرانيا) الذي أخضعت مدنه للنفوذ الروماني.

وقد أصبح جنوب إيطاليا محط اهتمام روما إثر الغزو الذي نفذه الملك بيروس الأول، الذي هب لنجدة مدينة تارانتو في وجه روما. وعلى الرغم من تكبده خسائر فادحة فإنه نجح، في نهاية المطاف، في فرض سيطرته على جنوب إيطاليا وصقلية. ومع أن روما وقرطاج كانتا قد تحالفتا، حينا من الزمن، للوقوف في وجه بيروس،

فإنهما وقفتا وجها لوجه، وبعد زمن قصير، في ميادين القتال الصقلية. ومن هنا اشتعلت الحرب البونية الأولى (264-241 قبل الميلاد). لم يكتف الرومان المتحالفون مع المدن الإغريقية بخوض حرب برية، بل هاجموا السفن القرطاجية في البحر، حيث تخلوا عن التكتيك اليوناني القاضي بصدم السفن المعادية، واستخدموا بدلا منه أسلوب السيطرة على سفن العدو من خلال الصنارة المعقوفة. وفي اتفاقية السلام العائدة إلى العام 241 قبل الميلاد تعهدت قرطاج بدفع تعويض عن أضرار الحرب بالانسحاب من صقلية، التي باتت ابتداء من العام 227 قبل الميلاد إقليما رومانيا. وانحسرت سيطرة قرطاج في الغرب، بعد أن أصبحت سردينيا وكورسيكا إقليمين رومانيين.

وأسفر غزو هانيبال شبه الجزيرة الأيبيرية عن اندلاع الحرب البونية الثانية (218-201 قبل الميلاد). حيث انطلق من هسبانيا [شبه الجزيرة الأيبيرية] عابرا جبال الألب الغربية وصولا إلى إيطاليا. بيد أنه، على الرغم من النجاح العسكري المذهل، لم يستطع تثبيت سيطرته. وعلى خلفية انتصار سكيبيو (Scipios) على جيوش هانيبال في زامة (Zama) (202 قبل الميلاد)، أبرمت معاهدة سلام تمخضت عن تقليص قوة قرطاج العسكرية ونطاق حركتها. وما عاد مسموحا لقرطاج امتلاك أكثر من عشر سفن حربية. وبعد تدمير قرطاج، خلال الحرب البونية الثالثة (149-146 قبل الميلاد)، سقطت إسبانيا التي حكمها هانيبال ومن ثم أُلحقت شمال أفريقيا أيضا بالإمبراطورية الرومانية. وتعرضت المدينة الإغريقية كورنت (Korinth) للمصير نفسه، على خلفية رفضها الانصياع لطموحات الرومان التوسعية[20]. وهكذا أمسى البحر المتوسط بحرا رومانيا، أو لنقل بحرا تسيطر عليه روما. وأتت الخاتمة عقب انتصار أوكتافيان (Octavian) في المعركة البحرية في خليج أكتيوم (31 قبل الميلاد)، ونجاحه في إلحاق الهزيمة بالأسطول المصري الذي كان يقوده ماركوس أنطونيوس، وضم مملكة البطالسة إلى الإمبراطورية الرومانية.

وأنشأ أوكتافيان أسطولا دائما له قواعد بحرية منتشرة في خليج نابولي وفي خليج رافينا المطل على البحر الأدرياتيكي. ومع مرور الزمن نشأت أساطيل أخرى في مصر وسورية وشمال أفريقيا وفي البحر الأسود وفي نهري الراين

والدانوب. وللمرة الأولى والأخيرة فرضت قوة وحيدة هيمنتها على كل أقاليم البحر المتوسط الذي وصفه الرومان بـ Mare Nostrum أي «بحرنا»[21].

وعلى الرغم من أن نشوء الإمبراطورية الرومانية لا يعود إلى قوتها البحرية فقط، فإنها كانت ستأخذ شكلا وقالبا مختلفا لو لم يتوافر لها منفذ إلى البحر. فضلا على السيطرة العسكرية والسياسية توافرت للإمبراطورية الرومانية السيطرة الاقتصادية عبر النشاط التجاري. ففي ضوء الانتصارات على الأقاليم المختلفة تدفقت على روما الغنائم والأموال التي أنفقتها النخب الرومانية على اقتناء الإقطاعيات. وفي الوقت نفسه أسفرت الحروب عن خسارة أعداد كبيرة من السكان، الأمر الذي أدى إلى نقص كبير في أعداد القوى العاملة في الريف. وعليه اعتمدت الإقطاعيات على استعباد أسرى يتحدرون من قرطاج وبلاد الإغريق ومن شواطئ أخرى تطل على البحر المتوسط، وذلك بغية ملء النقص الحاصل في الأيدي العاملة. وإذا لم تذعن المدن وتعلن استسلامها فإن العبودية هي المصير الذي ينتظر مواطنيها، فعلى سبيل المثال جرى استعباد 55 ألفا من أبناء قرطاج (146 قبل الميلاد). وكان مصير إقليم إبيروس (Epirus) الإغريقي أتعس بكثير، فقد جرى استعباد 150 ألف فرد من رعايا هذا الإقليم في العام 167 قبل الميلاد. وقد ارتفع عدد العبيد نتيجة لحملات يوليوس قيصر الحربية، على الأخص من بلاد الغال بين العامين 58 و50 قبل الميلاد. وشكلت أسواق النخاسة المنتشرة في بحر إيجة، المصدر الآخر للحصول على الرقيق. وبعدما نضبت هذه الأسواق إثر إصرار بومبيوس (Pompeius) على مكافحة القرصنة (67 قبل الميلاد)، ازدهرت تجارة العبيد في الأقاليم الحدودية التابعة للإمبراطورية الرومانية. من ناحية أخرى تزايد عدد الرقيق العاملين في قصور النخب الرومانية وفي مزارعهم بنحو طبيعي، أي بفعل الغريزة البشرية. وتسنى للمستعبدين العاملين في منازل النبلاء وعلية القوم الارتقاء إلى مناصب مختلفة. فبعضهم كان يدير ضيعات أسيادهم، ويدرِّسون الأطفال اللغة اليونانية، أو يتجسسون لأسيادهم في بعض أقاليم عالم ذلك الزمن[22].

ولم يقتصر أمر الانتقال إلى روما لكسب العيش على من لا يملكون أراضي من سكان إيطاليا، بل شمل ذلك مواطني الأقاليم الأخرى. وهكذا نشأت تجمعات

سكانية، عاشت فيها جاليات إغريقية وسورية وأفريقية وإسبانية، علما أن اليونانية، وهي اللغة المسيطرة في الجانب الشرقي من حوض البحر المتوسط، كانت تستخدم في روما أيضا[23].

3 - القمح والنبيذ والأحجار الكريمة

وكما كانت الحال في كل النشاطات التجارية، التي شهدها حوض البحر المتوسط، لم تقتصر التجارة الرومانية على البضائع الكمالية فقط، بل شملت تجارة القمح والنبيذ، مما وطّد العلاقة بين روما وأقاليمها. حيث حاول الحكام كسب رضا رعاياهم من خلال رغيف الخبز والألعاب المسلية، وأمّنوا احتياجات روما من القمح المستورد من صقلية وسردينيا وشمال أفريقيا ومصر.

بالإضافة إلى ذلك أدى نقل النبيذ دورا عظيما، علما أن نقله ما كان بالأمر اليسير لو لم يتطور مع مضي الأيام الإنتاج الواسع للجِرار والكؤوس الخزفية. فحطام السفن المنكوبة في البحر المتوسط يبين لنا بجلاء أن الجرار الخزفية كانت، آنذاك، وسيلة نقل مفضلة للمتاجرة بالنبيذ. ويدل على ذلك حطام سفينة تعود إلى القرن الأول قبل الميلاد، جرى انتشالها في مياه ميناء هييرس (Hyères)، في خليج شبه جزيرة مادراجوي غينس (Madraque de Giens)، حيث تبين أنها كانت تحمل في داخلها نحو 400 طن، وما بين 6 آلاف و7 آلاف من جرار معبأة بالنبيذ. ووفقا لتقدير بعض الخبراء صدّرت إيطاليا إلى بلاد الغال [فرنسا وبلجيكا]، في ذلك القرن، نحو 40 مليون جرة معبأة بنبيذ إيطالي، أي ما يعادل استيراد واستهلاك مائة ألف هكتولتر(*) نبيذ في العام الواحد. ولا نبالغ إذا قلنا إن عطش بلاد الغال للنبيذ كان بلا حدود، ومن ثم شكل ذلك تجارة مربحة بكل معنى الكلمة للتجار الإيطاليين. وفيما عدا النبيذ يشهد حطام السفن الأخرى أن زيت الزيتون والأصباغ الآتية من إقليم بوليا (Apulien) الإيطالي كانت ذات شأن كبير في التجارة بين أقاليم البحر المتوسط بنحو مخصوص، وقد تبين ذلك من أسماء المصدرين المحفورة على الجرار[24].

(*) الهكتولتر: وحدة لقياس الحجم كانت دارجة عند قدماء اليونان. ويساوي الهكتولتر الواحد 100 لتر. [المترجم].

وقد شهد البحر المتوسط خلال العصر الروماني أنواعا متعددة من السفن الشراعية، تتمايز من خلال حجمها وحمولاتها والمسارات التي تستخدمها. ففيما كانت هناك مراكب صغيرة تسير بمحاذاة السواحل بحمولة تتراوح بين 2.5 طن و10 أطنان، كانت هناك سفن قادرة على قطع مسافات أكبر، وعلى نقل حمولات أضخم يبلغ وزنها 50 طنا. وقد دلّ الباطن المسطح لهذه السفن على أنها استُخدمت في نقل النبيذ، ففيما كانت السفن المستخدمة في نقل الجرار أكثر سعة وقادرة على نقل حمولات تتراوح بين 200 و300 طن، كانت السفن المخصصة لنقل مواد البناء والمسلات قادرة على نقل حمولات تتراوح بين 200 و500 طن. وقد استُخدمت سفن ذات سعة أكبر لاستيراد القمح من مصر، أو وبنحو أدق من الإسكندرية، إلى روما. وكانت لهذه السفن ساريتان: واحدة للشراع الرئيس، وأخرى للشراع الأمامي. ولأن الحمولات الثقيلة الوزن كانت تشكل ضغطا على مركز ثقل السفينة فقد استخدمت المضخات في السفن الناقلة للقمح، وذلك للحفاظ على جفافها[25].

وقد ارتبطت التجارة البحرية بالبرية ارتباطا وثيقا؛ ونرى ذلك بوضوح في جرمانيا الرومانية(*)، حيث كان التجار يعملون على جانبي الحدود. علما أن الكماليات كانت تستهوي قلوب نخب القبائل الجرمانية، وفي المقابل كان التجار الرومان يقتنون من جرمانيا مَن فيها من مستعبَدين. علاوة على هذا مكّن مصب نهر الراين من نشر البضائع الرومانية على طول الساحل. ومن هناك توزيع السلع إلى الأقاليم الواقعة إلى الشمال من جرمانيا. ويعثر المرء في النرويج على أعداد كبيرة من السلع البرونزية والزجاجية التي استوردت من ولايات وأقاليم الإمبراطورية الرومانية[26].

وكانت السياسة التوسعية المنتهَجة من قبل الإمبراطورية الرومانية وما صاحب ذلك من ازدهار في الحركة العمرانية (خلال الحقبة الممتدة من القرن الأول حتى القرن الثالث ميلادي) من جملة العوامل التي أدت إلى ازدياد الطلب على الكماليات ومواد الزينة والزخرفة (الديكور) في حوض البحر المتوسط. كما تزايد الطلب على التماثيل الإغريقية والسلع الزجاجية والمعدنية المصنعة في الشق الشرقي من حوض البحر المتوسط. علاوة على ذلك عزز ثراء النخب والطلائع الاجتماعية الطلب على الحرير والعطور، وما سوى

(*) هو تعبير استخدمه الرومان للتعبير عن الأراضي الممتدة من نهر الراين إلى جبال الأورال. [المترجم].

ذلك من سلع تصدرها أقاليم تطل على شواطئ المحيط الهندي. على صعيد آخر كانت الإسكندرية لا تصدر طيورا لا عهد للرومان بها فقط، بل درجت على أن تصدر إلى روما البردي والعقاقير الطبية أيضا. كما استورد الرومان - عبر الإسكندرية، وعبر مدينة برانيكة المطلة على شاطئ البحر الأحمر - الفلفل والنباتات العطرية الهندية. وقد أثبتت الحفريات في مدينة برانيكة صواب هذه التوقعات، ففي إحدى الحفر عثر المنقبون على 7.5 كيلوغرام من حبات الفلفل. علما أن قيمة هذه الكمية من الفلفل كانت تكفي لأن يسد المواطن الروماني حاجته من القمح على مدى عامين في أسوأ الحالات. من ناحية أخرى يؤكد عثور المنقبين على الزمرد والألماس ازدهار التجارة في الأحجار الكريمة في تلك الناحية من العالم. ولسد حاجة السكان المحليين، والجنود الرومان المنتشرين في الإقليم، رُكِّز على استيراد المواد الغذائية عامة، واستيراد الأسماك وزيت الزيتون، ومؤن الرحلات البحرية بنحو مخصوص. وكان لدى العديد من التجار، مثل نيكانور (Nikanor) المتحدر من مدينة قِفط المصرية، وكلاء مكلفون بإدارة التجارة الخارجية والإشراف على نقل السلع من البحر الأحمر إلى الأقاليم المختلفة.

وللتعرف على تفاصيل هذه العمليات تكفينا مراجعة بردية عُثر عليها في فيينا. فهذه البردية العائدة إلى منتصف القرن الأول الميلادي تمنحنا فكرة جيدة عن الأساليب التي انتُهجت لنقل السلع الهندية. فالسفينة المسماة هيرمابولون (Hermapollon) التي كانت ترسو في ميناء موزيريس الهندي (Muziris) في ميناء ولاية كجرات (Gujarat)، كانت تبحر في بحر العرب، ومن ثم إلى البحر الأحمر، لبلوغ مدينة برانيكة أو ميناء ميوس هورموس (Myoshormos) المطل على الساحل المصري المقابل. ومن ثم تنقل البضائع من زيت الناردين والعاج والمنسوجات على ظهور الجمال إلى مدينة قفط الواقعة على ضفاف النيل، ثم يعاد تحميلها على السفن إلى الإسكندرية. وفي الإسكندرية يجري استيفاء ضريبة جمركية نسبتها 25 في المائة من قيمة السلع قبل أن يُسمح بإعادة بيعها أو شحنها إلى روما[27].

4 - مراجع وتقارير تصف رحلات وأسفارا مختلفة

في معرض حديثنا عن البحر اعتمدنا، إلى الآن، على أدبيات العصر القديم التي تناولت المخاطر التي يتعرض لها الإنسان، حينما يركب البحر، متحديا آلهة

اليونان. ولكن ومع تزايد الرحلات البحرية وتعاظم أهميتها تغيرت الصورة، وتعادلت كفة مخاطر ركوب البحر مع إيجابياته. ونستشهد هنا بشاهد قبر لتاجر روماني مجهول:

«أيها الغريب، إذا كان الأمر لا يسبب لك عناء كبيرا، فقف برهة من الوقت، واقرأ: إني كثيرا ما ركبت البحر العظيم بسفن شراعية تسير بأقصى سرعة ممكنة، وزرتُ بلدانا كثيرة، من قبل أن ينتهي بي المطاف هاهنا، في هذا الجدث، الذي كان مصيري المحتوم، من يوم رأيت نور الدنيا. فهاهنا فارقتني كل الهموم والأتعاب، وما عدت أخشى لا النجوم ولا الزوابع والأعاصير الهوجاء، ولا البحار الهائجة. كما لم أعد أخشى أن يزيد ما أنفق على ما أحصل من عائد. يا ربة الإيمان، إني أقول لك شكرا، أيتها الإلهة المقدسة، وأحمد لك أنك أنقذتني من ثلاث مصائب. إنك أهل لأن يتمناك جميع الأفراد الذين قدرُهم الموت. أيها الغريب، وداعا، وأدعو أن يكون عائدك أكثر مما أنفقت، جزاء توقفك عند شاهد القبر هذا»[28].

أصبح باستطاعة التجار والملاحين استخدام ما يعرف بالرحماني Periploi، وهي عبارة عن سجلات كانت تُستخدَم دليلا للرحلات البحرية، وتتضمن تقارير تصف الموانئ والمنارات المنتشرة على السواحل، يستخدمها الملاحون لتحديد وجهتهم. ومع مرور الزمن أضيفت إلى تلك السجلات معلومات عن الملاحة، والرياح ومواقع المياه الضحلة. وتندرج تحت صنف دليل الرحلات مؤلفات لم يترك الزمن لنا منها غير شذرات متفرقة، ومثال ذلك تجارب فلافيوس آريانوس النيقوميدي (Flavius Arrianus)[29]. في البحر الأسود؛ وسجل «دليل الملاحة في البحر الإريتري» [أي في البحر الأحمر] (Periplus Maris Erythraes)، الذي اعتُمِد مرجعا واقتُبِس منه كثير. وينطبق ذلك على تقرير الملاح اليوناني بيثياس (Pytheas) الذي عاش في مارسيليا، وأبحر في القرن الرابع قبل الميلاد من البحر المتوسط إلى المحيط الأطلسي، ونشر مؤلفا عنوانه «عبر المحيط» (Über den Ozean).

وللأسف ضاعت البرديات، بيد أن تجارب بيثياس كانت على قدر من الأهمية، بحيث اقتبس منها جغرافيو العصر القديم، من قبيل بلينيوس (Plinius) وسترابو (Strabo)، الكثير من المعلومات عن رحلته. وقد أعاد باري كانلايف (Barry

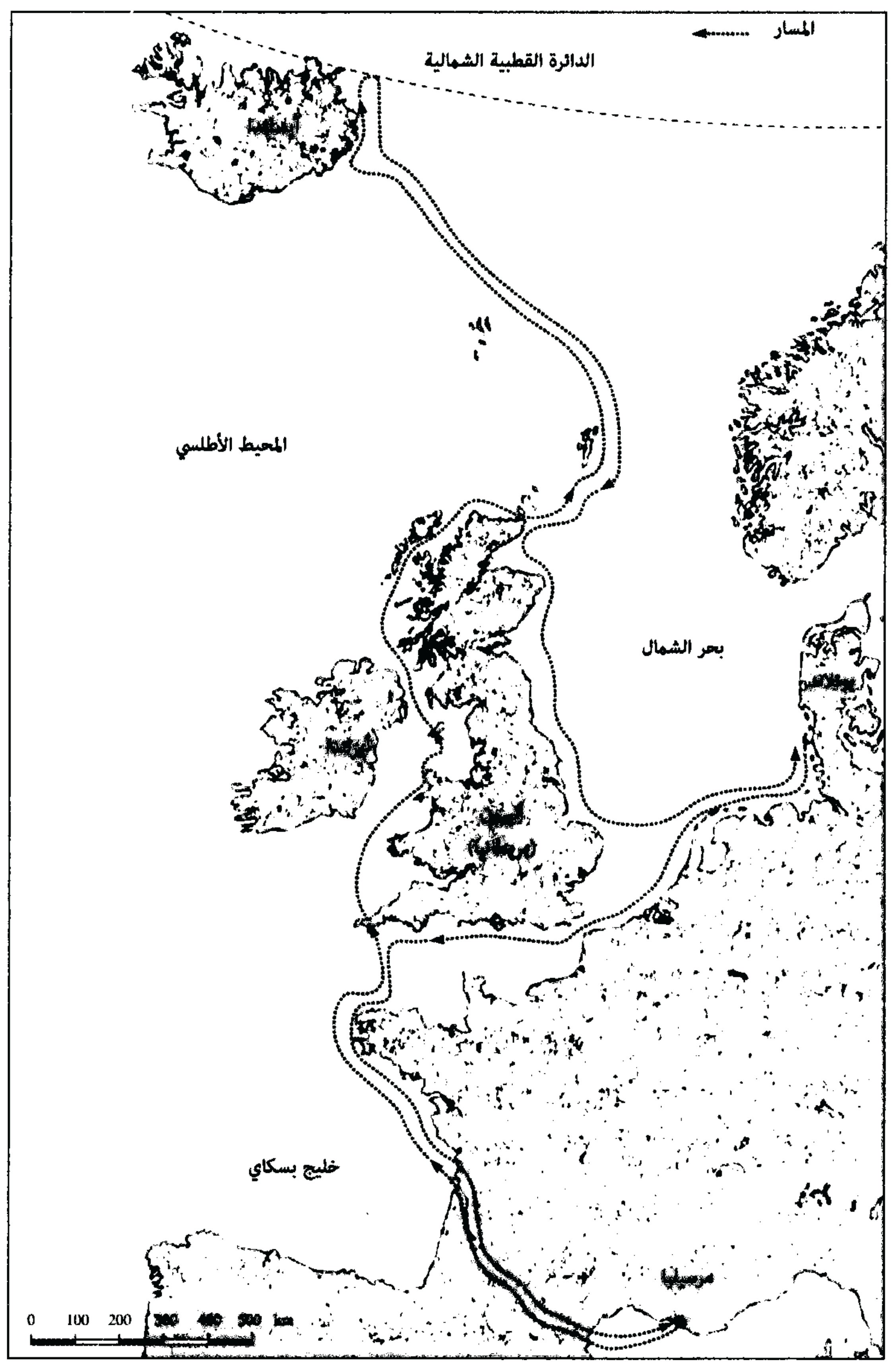
(Cunliffe)، رسم مسار رحلة بيثياس مستخدما ما توافر لديه من قصاصات. وبناء على ذلك يبدو من الواضح أن بيثياس لم يصل إلى المحيط الأطلسي عبر مضيق جبل طارق، بل انتقل برا من مارسيليا إلى مصب نهر غارون (Garonne)، وتنقل على سفن متعددة تعود إلى سكان الساحل، ليصل إلى بحر الشمال. وربما دار حول الجزر البريطانية، ومن المحتمل أن رحلته قادته إلى آيسلندا أيضا، حيث أتى على ذكر بلاد تقع في أقصى الشمال (Ultima Thule)، تفصلها عن الجزر البريطانية رحلة مدتها ستة أيام. بيد أن سترابو يشكك في مصداقية ما يرويه بيثياس:

> «فالحديث عن «أقصى الشمال» غير دقيق، وذلك بسبب الموقع النائي لهذه المنطقة؛ والكلام هنا يدور حول جزيرة تحدث عنها الجميع، مشيرين إليها بالاسم، وبعبارات تشير بوضوح إلى أنها تقع في أقصى شمال المعمورة. وما يذكره بيثياس عن هذه الجزيرة وعن الأماكن الأخرى، في هذا الإقليم، إنما هو تلفيق بيِّن وأكاذيب تفضحها مناطق أخرى لنا معرفة دقيقة بأوضاعها. وكما تأكد في سابق الزمن فإن جلّ رواياته كانت أكاذيب صارخة وادعاءات فارغة، وهكذا لا يسعنا هنا أيضا إلا أن نقول إن حديثه عن هذا العالم النائي أكثر زيفا وأشنع تلفيقا، من أحاديثه السابقة»[30].

وخلافا لهذا يبدو أن بلينيوس (Plinius) وآخرين قد وثقوا بما رواه بيثياس وبملاحظاته، ومن ثم فقد اعتمدوها ونشروها بوصفها معلومات جغرافية. فعلى سبيل المثال كتب العالم الفلكي جيمينوس (Geminus) في مؤلفه الموسوم «مقدمة عن الظواهر» (Einführung in die Phänomene):

> «وعلى ما يبدو وصل بيثياس، أيضا، إلى هذه المنطقة، إذ يذكر في مقالته عن عالم البحر: وعرض علينا السكان المحليون الموقع، الذي تخلد فيه الشمس إلى الراحة. والأمر المثير للانتباه في هذا الإقليم أن الليل يقصُر جدا في بعض المواقع ليبلغ ساعتين، وفي بعضها الآخر ثلاث ساعات، بحيث تشرق الشمس مرة أخرى بعد مضي وقت قصير على غروبها»[31].

ومن المحتمل أن يكون بيثياس قد أبحر على شاطئ بحر الشمال، وسافر من هناك إلى إقليم يوتلاند، أو لنقل إنه تحدث في مؤلفه عن السكان المحليين وعن الكهرمان، الذي حظي بتقدير كبير في حوض البحر المتوسط[32].



الخريطة (2): رحلات بيثياس

وبينما التهمت ألسنة النار مخطوطة بيثياس عندما احترقت مكتبة الإسكندرية، ىجا جزء من «دليل الملاحة في البحر الأسود» لمؤلفه فلاديوس آريانوس. وهو الجزء الذي كان من المفترض أن يرسله الوالي الروماني الجديد لإقليم كبادوكيا، أو قبادوقيا، في تركيا الحالية، في العام 131 ميلاديا، إلى الإمبراطور هادريان. وإذا كان الرومان قد تخلوا عن إقليم البحر الأسود وتركوه وشأنه فترة طويلة من الزمن، فإنهم عادوا واهتموا به وفرضوا سلطتهم عليه بعد توسع مملكة البنطس (Pontus-Reich) في عهد الملك ميثريداتس (Mithridates). وكان آريانوس، وهو من بيثينيا في آسيا الصغرى، واحدا من أقلية يونانية خدمت في الجيش الروماني، وارتقت في صفوفه. ومن بين مهماته الجديدة اضطلع آريانوس بحماية حدود الإمبراطورية الرومانية من جهة البحر الأسود وإقليم القوقاز. وبناء على ذلك نقل الأحداث التي شهدها والانطباعات التي حصل عليها خلال رحلة بحرية انطلقت به من طرابزون (Trapezunt) - آخر ميناء يخضع للهيمنة الرومانية - قاصدا الشرق. وخلال رحلته تعرض لعواصف شديدة وصفها بالتفصيل:

> «وفجأة تراكمت الغيوم، فنشأ عنها إعصار مخيف، إعصار هب في الاتجاه المعاكس لمسار إبحارنا، وكان من العنف بحيث إننا كنا قاب قوسين من الغرق. وبنحو مفاجئ سبَّب الإعصار تعالي الأمواج وأخذت تبتلعنا من حين إلى آخر. إن الحالة كانت كارثية حقا وحقيقة، فالمضخات عجزت عن مسايرة سرعة تدفق المياه إلى داخل السفينة»(33).

بيد أن سوء الأحوال الجوية لم يمنع آريانوس (Arrianus) من مواصلة رحلته وزيارة المستعمرة الإغريقية القديمة ديوسكورياس (Dioskuris) [أي سوخومي عاصمة أبخازيا الحالية]. ولقد دهِش لرؤية موقع تابع لسيطرة الرومان. ومن ثم استغل ذلك في تقوية العلاقات مع الإدارة الرومانية والأمراء المحليين، وجمع معلومات كثيرة عن خصائص الشواطئ وعن المراكز التجارية السابقة. وبناء على اعتقاداته ومعلوماته، وما جمعه من معلومات أخرى استقاها من مصادر ثانوية، أذاع آريانوس، من دون تمعن، أساطير شفهية وخطية، لم تكن جديدة على القوم بفضل روايات هيرودوت. وفضلا على توليه المهام الإدارية ذاع صيت آريانوس بوصفه مؤرخا كتب عن تفاصيل حياة الإسكندر الأكبر وعن حروب الإمبراطور الروماني تراجان (Trajan)(34).

على صعيد آخر كان المؤلَّف الموسوم «دليل الملاحة البحرية في بحر إريتريا»، (Periplus Maris Erythraei)، الذي ألَّفه في الإسكندرية، نحو العام 50 قبل الميلاد، بحار يوناني مجهول الهوية، من أشهر كتب الرحلات التي عرفها ذلك الزمن. وقد استخدم المؤلف مصطلح بحر إريتريا في معرض حديثه عن المحيط الهندي. وكان بلينيوس (Plinius) هو أول من استخدم تسمية المحيط الهندي في موسوعته المسماة «التاريخ الطبيعي» (Naturalis Historia) (77 ميلاديا)، وهو تناول بحر الهند (mare Inicum)، بيد أن المقصود بذلك كان الطرف الغربي فقط من المحيط الهندي، أي بحر العرب[35].

ويوفر «دليل الملاحة البحرية في بحر إريتيريا» معلومات قيمة عن الموانئ، والبضائع والخطوط الملاحية في المحيط الهندي، ومن ثم يشكل هو وموسوعة بلينيوس عن «التاريخ الطبيعي»، مصدرا قيِّما للوقوف على ازدهار تجارة الرومان في القرن الأول من التقويم الميلادي. فعلى سبيل المثال جاء في «دليل الملاحة»:

«أولا، من بين الموانئ والمراكز التجارية المنتشرة على ضفاف بحر إريتريا، يجب علينا أن نأخذ في الاعتبار أن ميوس هورو موس (Myoshormos) [ميناء بلح البحر] هو أول ميناء مصري [يقع إلى الشمال من بحر إريتريا، أي إلى الشمال من البحر الأحمر]... أما الميناء الثاني، الذي تستطيع السفن الشراعية، العازمة على مواصلة رحلتها، زيارته والتزود منه بما تحتاج إليه من المؤن، فإنه يقع إلى اليمين من برانيكة المطلة على البحر الأحمر، ويبعد عن الميناء الأول مسافة تعادل 1800 ملعب رياضي. هذا ويقع الميناءان في أقصى الجنوب الشرقي من مصر، ومن ثم فإنهما يشكلان خليجا من خلجان بحر إريتريا.

وثانيا، وعلى يمين الشاطئ، وبعد برانيكة، توجد بلاد البرابرة(*) الداخلة في عمق الإقليم. ويسكن على طول الساحل آكلو الأسماك، في كهوف مبعثرة بين أودية ضيقة، ويليهم آكلو اللحم النيء وآكلو العجول. وكل قبيلة منهم يحكمها رئيس. وإلى الغرب من هذه الأماكن تقع مدينة كبيرة اسمها مروي(**)»[36].

(*) نود التنبيه هنا إلى أن كلمة بربري أو برابرة كانت تعني عند الرومان «الغرباء» ليس إلا. [المترجم].

(**) مروي أو مرواة، هي مدينة أثرية تقع في شمال السودان، وبالتحديد على الضفة الشرقية من نهر النيل. [المترجم].

واستخدم المؤلف عبارة برابرة [أي الغرباء]، وذلك للإشارة إلى القبائل القاطنة بين ساحل البحر الأحمر وحوض نهر النيل، علما أنه ميَّز بين سكان السواحل بوصفهم بـ «آكلي الأسماك»، وسكان الأقاليم الداخلية (أكلي اللحوم والنبات)، ولسوء الحظ أن الفقرات، التي قد يكون من المحتمل أنه تطرق فيها إلى مدينة مروي، قد أصابها تلف كبير، فما عاد في وسع المرء قراءتها. بيد أنه من المؤكد أن مروي تقع بالقرب من شلال النيل السادس، وأنها كانت مركزا تجاريا بين مصر وأواسط أفريقيا[37].

وذكر «دليل الملاحة البحرية في بحر إريتيريا» وموسوعة بلينيوس، أيضا، أن الملاحين الإغريق والرومان في ذلك الزمن كانوا على دراية بالرياح الشمالية الغربية وبالرياح الموسمية، التي تهب في الفترة الواقعة بين يونيو وسبتمبر، وتشكل خطرا على السفن المبحرة في تلك المنطقة. وعلى رغم أن «دليل الملاحة» قد أشار(*) إلى أن السكوثيين(**) يقطنون في حوض نهر السند، فإن ملاحظاته بخصوص تجارة السلع في بعض المرافئ تتوافق مع الاكتشافات الأثرية. وعلى الأخص فيما يتعلق بازدهار تجارة الكماليات بين مصر الرومانية والشاطئ الغربي من شبه الجزيرة الهندية.

5 - أقاليم البحر المتوسط بين الاتحاد والتشتت

برهن سيبريان برودبانك (Cyprian Broodbank) في مؤلفه «صنع البحر المتوسط» (The Making of the Middle Sea)، على أن البحر المتوسط قد حقق في مدى طويل من الزمن تكاملا بلغ أوجه في الألفية الثانية قبل الميلاد، وأسفر عن انتشار عادات وأساليب وهويات مشتركة في مناطق شاسعة من هذا البحر. ويبدو ذلك واضحا عند النخبة، حيث تُظهر اللوحات الجدارية، المستوحاة من الأساليب الفنية التي كانت منتشرة في بحر إيجة، انتشارَ المصنوعات العاجية والكؤوس الذهبية والفضية العائدة إلى تلك الحقبة من الزمن، مثلما انتشرت الطقوس الدينية

(*) وهو ما كان خطأ. [المترجم].

(**) السكوثيون (Skythien)، شعب بدوي متنقل، جاءوا من سهول روسيا ليستقروا، في نهاية المطاف، إلى الغرب من نهر الفولجا، شمال البحر الأسود، حيث كانوا على صلة بالمستعمرات الإغريقية المنتشرة حول البحر الأسود، والتي تُعرف حاليا بشبه جزيرة القرم. [المترجم].

ودور العبادة، التي كانت تزورها جموع غفيرة من مختلف الشرائح الاجتماعية. وفي حدود العام 600 قبل الميلاد كانت الشرائح الاجتماعية المختلفة تشترك فيما بينها بممارسات وتصورات وأذواق وعطور ونغمات، كما انطبق ذلك على سبل تنظيم الحياة العامة، وقيادة الحروب، وتقديس الآلهة[38].

وانطلاقا من هذا التكامل المزعوم يرى ديفيد أبو لافية (David Abulafia)(*) أنه بدءا من القرن الرابع بعد الميلاد، بدأت عملية تحول وتفكك الإمبراطورية الرومانية. ويعزو أبو لافية ذلك إلى الديانة المسيحية، التي تعيَّن عليها أن تتغلب على طقوس العبادات الوثنية وعلى الديانة اليهودية، إلى أن تحولت إلى دين الدولة قبل أواخر القرن الرابع. من ناحية أخرى أدت هجرات الشعوب، وعلى الأخص غزوات قبائل الوندال (Vandalen) (الجرمانية) والغارات، التي شنوها على إسبانيا، ومن هناك على شمال أفريقيا وعلى الشاطئ الشمالي من البحر المتوسط، إلى تغييرات جوهرية في دور روما. وتباعا تولت القسطنطينية، التي جرى تأسيسها في الأصل خلال منتصف القرن السابع قبل الميلاد بوصفها مستعمرة إغريقية، دور روما. وكان سكان المنطقة التي سيطلق المؤرخون عليها لاحقا اسم الإمبراطورية البيزنطية يطلقون على أنفسهم اسم رومان. وتميزت بيزنطة عن روما القديمة بأنها تمسكت بالتراث الإغريقي، الذي كان سائدا في كبرى المدن الواقعة على شواطئ بحر إيجة والبحر الأسود وعلى شواطئ الطرف الشرقي من البحر المتوسط. والاختلاف الآخر هو أن القسطنطينية كانت تقع على حدود الإمبراطورية، وأنها كانت تتعرض، باستمرار، لغارات تُشن عليها من ناحية البادية. وكانت المملكة البيزنطية تسيطر على مضيق البوسفور، وعلى مناطق تطل على شواطئ البحر الأسود، وعلى شواطئ البحر المتوسط. وبصفتها مركز العقيدة المسيحية اليونانية تولت بيزنطة نشر المسيحية في المناطق الواقعة شمال وغرب الأقاليم السلافية[39].

وعلى خلفية تأسيس مملكة الفرنجة الغربية، في منتصف القرن التاسع، ظهرت في الساحة مملكة مسيحية تتمتع باستقرار كبير وقوة ملحوظة. وسرعان ما تكاملت مملكة بيزنطة ومملكة الفرنجة الغربية في إطار متين، وأعيد تشكيل البحر المتوسط،

(*) مؤرخ بريطاني يتحدر من أسرة غادرت إسبانيا في حدود العام 1492، وذلك للنجاة بنفسها من الظلم الذي تعرض له اليهود بعد انهيار الحكم العربي في الأندلس. [المترجم].

أو بالأحرى أعيدت الحياة إلى الدور الذي مارسه هذا البحر في الماضي. وفيما تولى الفايكنغ (Wikinger) - انطلاقا من المملكة البيزنطية والأنهار الروسية - ربط الطرف الشرقي من البحر المتوسط والبحر الأسود ببحر الشمال وبحر البلطيق، كان الطرف الغربي من البحر المتوسط يشكل - عبر حوض نهر الرون(*)، والأنهار الأخرى المتدفقة في إمبراطورية الفرنجة (Frankenreich) - منفذا آخر للإبحار في المحيط الأطلسي وفي بحر الشمال. وفي الجنوب شكل البحر الأدرياتيكي صلة وصل بين إمبراطورية الفرنجة والدولة البيزنطية، علما أن البندقية (فينيسيا)، كانت قد ارتقت وقتذاك، هي وموانئ إيطالية أخرى، إلى مركز للتواصل مع العالم الإسلامي[40].

(*) نهر ينبع في سويسرا ويصب في جنوب شرق فرنسا. [المترجم].

2

بحر الشـمال - بحـر البلطيق - البحـر الأسود

«لقد مضى 350 عاما تقريبا، على استيطاننا هذا الوطن الرائع، وعلى الرغم من طول إقامتنا، لم يحدث قط أن تعرضت بريطانيا لإرهاب من قبيل الإرهاب الذي بات يفرضه علينا شعب من الكفار، كما لم يخطر قط على البال أن يفلح الإرهاب ويدخل بريطانيا عن طريق البحر. إن كرامة كنيسة القديس كوثبرت (Cuthbert) لُطخت بدماء قساوسة الرب، ونُهبت منها جميع المعدات التي كانت تزينها وتزيدها روعة؛ لقد استولى الكفارُ على أقدس مكان في بريطانيا»[1].

ألكوين التوري (Alguin von Tour)

«يقف المرء على أهمية الرحلات البحرية في تصورات الفايكنغ حينما يلحظ كثرة المقابر والتلال المطمورة تحتها سفن لا تعد ولا تحصى. فهذه كلها كانت تعكس إيمان القوم بأن المتوفى لا يفنى، بل يرحل إلى عالم آخر»

1- الفايكنغ

بعدما أشرفت حقبة العصر القديم على بلوغ نهايتها، بزغ نجم الفايكنغ وباتوا صلة الوصل بين بحر الشمال وبحر البلطيق والبحر الأسود؛ وفضلا على هذا أبحر الفايكنغ في شمال المحيط الأطلسي وتوغلوا في مياهه إلى أبعد حد. وجاء ذكرهم لأول مرة في مصادر من أواخر القرن الثامن عشر، وذلك في سياق الحديث عن غارات تعرضت لها الأديرة المنتشرة في الجزر البريطانية وعند مصب نهر اللوار (Loire) في فرنسا. ووصف ألكوين، العالم واللاهوتي والشاعر في حاشية شارلمان، عملية النهب، التي تعرض لها الدير المسمى ليندسفارن (Lindisfarne)، في رسالة بعثها في العام 793 إلى إثيلريد (Aethelred)، دوق إقليم نورثمبريا (Northumbria) وقتذاك(*).

وثمة أكثر من تفسير لظهور الفايكنغ المفاجئ في الساحة. ففيما يُشار إلى أن الضغط السكاني وندرة الأراضي الزراعية قد دفعا بعض السكان إلى ركوب البحر، ثمة من يشير إلى شغف بعض الشبان بالمغامرة وتحدي المخاطر، والجشع المادي والرغبة في جني الغنيمة السهلة. وقد جرت العادة على أن يتقلد رؤساء جدد، بين حين وآخر، قيادة هذه القبيلة أو تلك. ولم يطمع الرؤساء الجدد في التمتع بالمجد والشهرة فقط، بل وبالتدليل على جدارتهم القيادية، وعلى كفاءتهم في شن الغارات، للحصول على أكبر قدر من الغنائم، لإغراء الأتباع والمؤيدين بالتضامن مع رئيس القبيلة المعني، ومنحه الولاء على قدر حصتهم من الغنائم.

وكانت إمبراطورية الفرنجة هدفا مجزيا، لاسيما أنها كانت، على الرغم من جهود الإمبراطورين فيبان (Pippins) وشارلمان (Karl der Große)، لاتزال لقمة سائغة لم تثبّت دعائمها بعد، ولم تحقق استقرارها الداخلي، فضلا عن أن تكون قادرة على الدفاع عن نفسها. وكان العامل الأساس للنهوض بهذه الواجبات، يفترض توافر المراكب والمعارف الملاحية، أي يفترض توافر عوامل كان الفايكنغ، بنحو مخصوص،

(*) للاستزادة ومنعا للالتباس نود تلخيص التطورات التي سيتعرض لها المؤلف في سياق حديثه عن الفايكنغ، وعن احترافهم القرصنة وركوب البحار على النحو التالي: فيما درج الفايكنغ، والدنماركيون منهم خصوصا، على غزو المناطق المطلة على الساحل الإنجليزي لبحر الشمال، انخرط السويديون (أي «الروس» Rus أو الفارانغيون» Waräger)، كما كان يُطلق عليهم وقتذاك، بالتجارة بين بحر البلطيق والبحر الأسود، واختلطوا بالقبائل السلافية الأصلية، مميزين بذلك ما صار يُعرف لاحقا بالحضارة الروسية. على صعيد آخر انهمك النرويجيون في اكتشاف المحيط المتجمد الشمالي، ووصلوا إلى أيسلندا وغرينلاند، وربما إلى سواحل لابرادور في كندا. [المترجم].

يمتلكون كثيرا منها. وبفضل سفنهم الصالحة للتوغل في أعالي البحار، سواء بالأشرعة أو بالتجديف، تنقلوا في بحر الشمال وبحر البلطيق، مستعينين بالشمس والنجوم والتيارات البحرية ولون المياه. وبما لديهم من مراكب سواء كانت كبيرة أو صغيرة، تمكن الفايكنغ من استخدام مجاري الأنهار للوصول إلى الأراضي الداخلية، بحيث لم يكن أي ميناء بمنأى عنهم[2].

وفي هذا كله، حقق الفايكنغ مكاسب معتبرة من ازدهار تجارة الفريزيين (Friesen)(*) في المناطق المطلة على ساحل بحر الشمال، التي كان من السهل على الفايكنغ الاستيلاء على ثرواتها. ونشأت مراكز تجارية مهمة من قبيل المدينة الهولندية دورستاد (Dorestad) المطلة على مصب نهر الراين، ومدينة دومبورغ (Domburg) الواقعة في جزيرة فالشيرين (Walcheren)، حيث ما عادت الملاحة البحرية تشكل مصدرا مهما لكسب الرزق للعائلات الفريزية (Friesen) القاطنة في هاتين المدينتين، بل باتت التجارة والأعمال الحرفية هي المصدر الرئيس لرزقهم. وهكذا شرع الفريزيون يتاجرون مع الفرنجة والأنجلوسكسون الإسكندنافيين، متنقلين في مياه بحر الشمال وبمحاذاة ساحل المحيط الأطلسي وفي مياه نهر الراين وصولا إلى مدن كولونيا (KÖln) ومواينتس (Mainz) وورمز (Worms). وكان العبيد من جملة السلع التي تاجروا فيها، حيث باعوهم للجزر البريطانية والمناطق المطلة على بحر البلطيق، ومدينة فردان(**)، وجنوب أوروبا وأقاليم البحر المتوسط. ويُنقل عن تاجر فريزي أنه اشترى في لندن مستعبدا اشتُري من دورستاد ونُقل من مدينة ميز (Maas) إلى فردان (Verdun) - أي أهم أسواق النخاسة - حتى وصل إلى الجنوب. وفي المقابل دأب الفريزيون على أن يشتروا من أقاليم البحر المتوسط مختلف البضائع الشرقية لبيعها في الأقاليم الشمالية[3].

ووسع الفريزيون من دائرة نشاطهم التجاري لتصل، عبر بحر البلطيق، إلى هايثابو (Hithabu) في ألمانيا الحالية، وبيركا (Birka) في السويد، حيث يقال إنه في القرن الحادي عشر كانت توجد نقابة للتجار الفريزيين[4]. وقد عكس انتشار التعامل بالعملة المعدنية (الأنجلو-فريزية) المسماة Sceatta، والتي وُجدت في

(*) أي الجماعة الجرمانية أو الأقلية العرقية التي كانت تقطن ساحل بحر الشمال في هولندا وألمانيا. [المترجم].
(**) الواقعة في شمال شرقي فرنسا. [المترجم].

الأقاليم الإسكندنافية، كثافةَ العلاقات التجارية[5]. وفي ثلاثينيات وأربعينيات القرن الثامن الميلادي، دأب الفايكنغ على شن غارات متكررة على دورستاد. وقد دفعت هذه الغارات إمبراطورية الفرنجة إلى التدخل، إذ حاول ملوكها تأمين سلامة أديرتهم وحماية مراكزها التجارية من جهة، وأن يكسبوا الولاء السياسي لبعض رؤساء قبائل الفايكنغ من جهة أخرى، وذلك من خلال مساندة هذا الرئيس أو ذاك في صراعه مع منافسيه.

وقد أسس المحتلون كيانات خاضعة لسيطرتهم في الأقاليم الإسكندنافية وفي جزر بحر الشمال. وبالأخص ملوك الدنمارك الذين اتخذوا من يوتلاند (Jütland)(*) مركزا لإخضاع رؤساء القبائل وصغار الملوك لسلطانهم، حيث بسطوا نفوذهم، بادئ ذي بدء، على الجزر المجاورة وعلى البرزخ الواقع بين بحر البلطيق وبحر الشمال. ومن ثم وسّعوا سيطرتهم لتشمل المنطقة الممتدة من خليج أوسلو شمالا، وحتى ساحل القنال الإنجليزي جنوبا. ونتيجة لذلك كان احتلالهم لبريطانيا تحصيلا حاصلا. ففي منتصف القرن التاسع استولى الدنماركيون على الشق الشرقي من بريطانيا، واتخذ ملوك الفايكنغ الدنماركيين من يورك (York) [المدينة البريطانية، الواقعة في الشمال الغربي من إنجلترا] عاصمة لهم. علاوة على هذا تحدى الفايكنغ النرويجيين في أيرلندا، علما بأن النرويجيين كانوا قد استوطنوا في جزر أخرى، كان من ضمنها جزر أوركني (Orkneys) [أو أوركاد كما تسمى أيضا] وشيتلاند (Shetlands) وجزيرة هيبريدس (Hebriden)، [الواقعة في المحيط الأطلسي قُبالة ساحل أسكتلندا الشمالي الغربي]. ومع ذلك بقي الوجود الدنماركي مصدر تهديد للفرنجة. وبعد تقسيم الإمبراطورية في العام 843م، تعرضت مملكة الفرنجة الغربية، لغارات متكررة شنها عليها الفايكنغ. إذ كان هؤلاء قد اخترقوا الأنهار بسفنهم، ولم يمنعهم من إضرام النيران في باريس في العام 845م، سوى حصولهم على جزية مقدارها 7 آلاف جنيه فضي. وخلال العام 870م تبين، أول مرة، أن الإجراءات المتخذة والقلاع المشيدة لحماية باريس، قد نجحت في الوقوف في وجه العدو وردعته عن استباحة المدينة.

(*) جزيرة أوروبية تشكل الجزء القاري من الدنمارك والجزء الشمالي من ألمانيا. [المترجم].

وفي السنوات التالية، ركز الفايكنغ نشاطهم على الجزر البريطانية، لاسيما بعدما تغلب الملوك الأنجلوسكسون فترة وجيزة من الزمن على الدنماركيين، وتمكنوا من تحرير الجزر البريطانية من هيمنتهم. وفي نهاية القرن العاشر وبداية القرن الحادي عشر، نجح الملك كانوت العظيم (Knut der Große) وابنه الثاني سوين فوركبيرد [بالألمانية Sven Gabelbart] في إعادة هيمنة الدنمارك على النرويجيين والأنجلوسكسون معا؛ وتعيّن على هؤلاء أن يدفعوا إلى الدنمارك سنويا جزية من ذهب خالص. وُدفعت هذه الجزية من العام 991 حتى العام 1040. وبلغت قيمتها الإجمالية 248647 جنيها فضيا، وقد سُددت على 8 دفعات. أي أن البلدين قد دفعا ما يساوي 60 مليون درهم تقريبا[6].

وقد وفّر الشرق وحوض بحر البلطيق فرصا أخرى للتوسع وجمع الثروات. ففي وقت مبكر نسبيا، في القرن الثامن، كانت الفراء المستوردة من أقاليم بحر البلطيق، سلعة مرغوبا فيها جدا في الأسواق الغربية. وفي الزمن التالي، جرى استغلال الموارد الاقتصادية بنحو منتظم. وكانت الأقوام القاطنة في السويد هي الأوفر حظا في هذا المجال، علما بأن العادة قد درجت وقتذاك على إطلاق اسم «روس» (Rus)(*) أو «فارانغيين» (Waräger) على هذه الأقوام. واستوطن الفارانغيون في ستارايا لادوغا (Starja Ladoga)، المدينة الواقعة في شمال غربي روسيا، وفي الإقليم الروسي، الذي ينبع منه نهر الدنيبر (Dnjeper)، وقد تشاركوا في استيطان هذا الإقليم، مع القبائل السلافية وأقوام تتحدر من فنلندا وإستونيا وهنغاريا[7]. وسواء بعبورهم نهر الدون، والفولغا أو بحر قزوين وصلوا إلى العالم العربي، حيث اشتروا تارة، وتارة أخرى نهبوا، كميات هائلة من الفضة. وتتحدث مصادر عربية عن الفارانغيين، أي عن القبائل، التي استوطنت في السويد، مشيرة إلى أنهم:

> كانوا يستخدمون - وهم في طريقهم إلى المناطق المختلفة - سفنهم لغزو السلاف، وأنهم كانوا يواصلون شن هذه الغارات، إلى أن ينجحوا في أسرهم واقتيادهم إلى عاصمة الخزر وإلى المدينة [الروسية] بولغار، وذلك لبيعهم هناك في أسواق النخاسة. ولأن الغزاة لم تتوافر لهم أراضٍ زراعية، لذا فإنهم كانوا يقتاتون من المواد التي كانوا يحصلون عليها من بلاد السلاف [...] وكان

(*) اسم كان يُطلق على قبائل إسكندنافية، أو على قبائل سويدية على وجه الخصوص. [المترجم].

نشاطهم الاقتصادي يتركز على المتاجرة بالسمور والسنجاب وغير ذلك من فراء الحيوانات. وكانوا يبيعون هذا الفراء مقابل ثروات نقدية يحصلون عليها من زبائنهم على هيئة نقود معدنية، كانوا يُخفونها في أحزمتهم»[8].

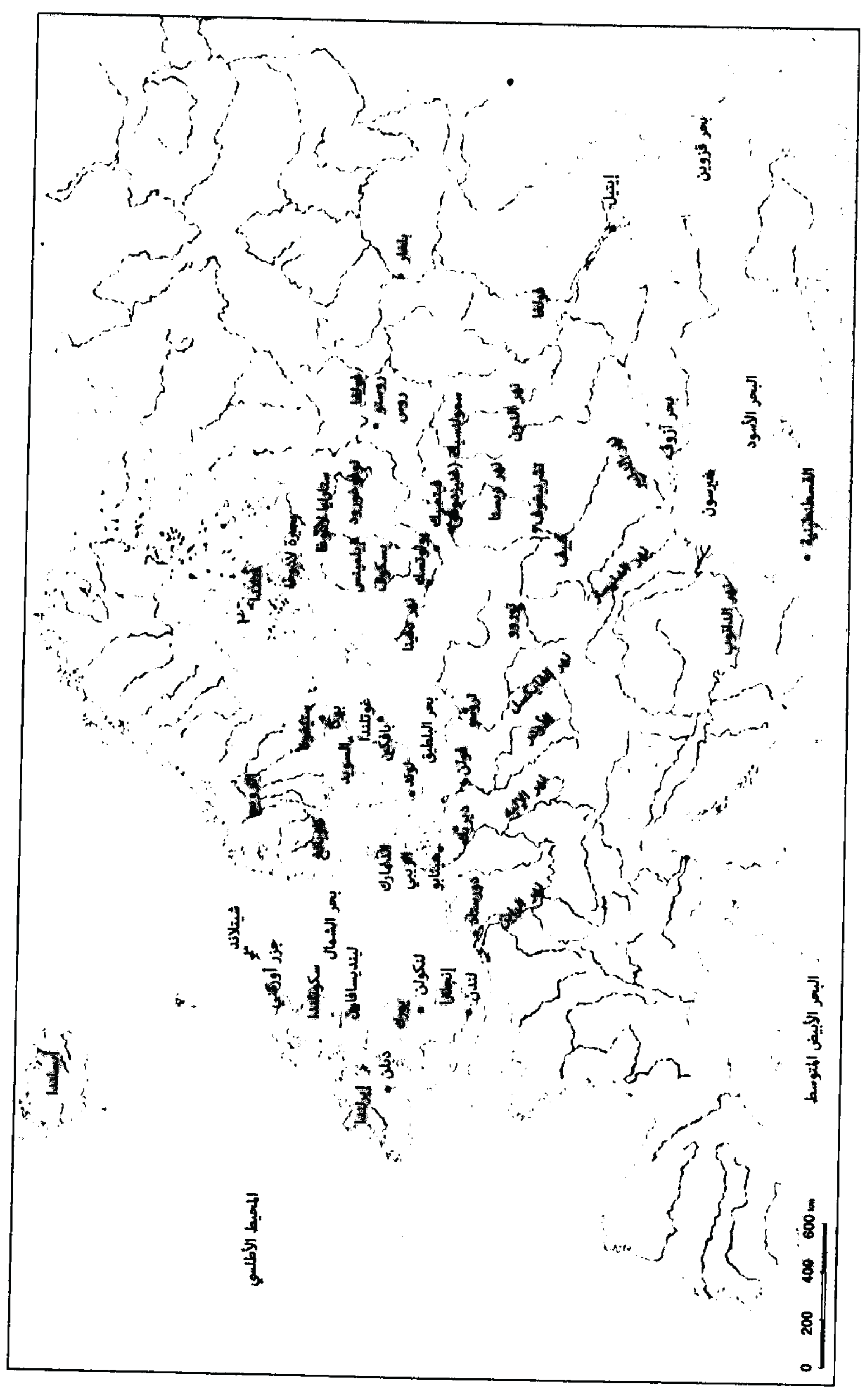
على صعيد آخر وصف بعض المؤرخين العرب، بإسهاب، تفاصيل الغارات التي تعرض لها سكان بحر قزوين. ففي وقت مبكر نسبيا، في العام 860 على وجه التحديد، رابط قبالة القسطنطينية أسطول حربي يخص الفارانغيين. وفتحت الإمبراطورية البيزنطية ذراعيها لاستقبال هذا الأسطول، وراحت تبرم عقودا تجارية مع الفارانغيين. من ناحية أخرى أسس البيزنطيون في كييف (Kiew) - المدينة الواقعة على ضفاف نهر الدنيبر (Dnjepr)، والتي كانت أحد معاقل الإسكندنافيين في بلاد السلاف - وكالةً تجارية وكنيسة كانت طقوسها الدينية موجهة إلى الوثنيين والسكان السلاف. وأحاط الزعماء الفارانغيون أنفسهم بأتباع إسكندنافيين، تحدّر منهم روريك (Rurik)، الزعيم الذي شاء له القدر أن يؤسس(*) أول سلالة روسية حاكمة(**). كما أسس روريك وابنه أوليغ (Oleg) معاقل سيطر عليها أتباعهما. وسرعان ما اتخذ هؤلاء الأتباع من هذه المعاقل قواعد يكرسون منها سيطرتهم على البلاد. ومنها نشأت إمارات محلية من قبيل نوفوغورود (Nowgorod) وبسكوف (Pskow) وبولوتسسك (Polozk) وروستوف (Rostow). وهكذا نلحظ أن خاقانات روس الكييفية(***)، أي إيغور (Igor) وأوليغ (Oleg) [النبوي أو العراف] قد كانوا - مثلهم في ذلك مثل الخاقانات الذين حكموا البلاد من بعدهم - من أصول إسكندنافية بحتة. بيد أن اسم ابنهم وخليفتهم في الحكم الخاقان سفياتوسلاف (Swjatoslaw)، يشير إلى مملكة سلافية. وتشير المصادر التاريخية الموثقة، إلى أن المحاربين الذين جُندوا من الحرس الإمبراطوري في بيزنطة، لم يكونوا حصريا متحدرين من الشعوب الإسكندنافية. فقد أسس السلافيون المتحدرون من شعوب البلطيق(****)، والفنلنديون جماعة ذات عناصر حضارية مشتركة، كما هو

(*) في كييف. [المترجم].

(**) ولهذا السبب يرى الروس المعاصرون أن عاصمة أوكرانيا الحالية كييف، هي أم المدن الروسية قاطبة. [المترجم].

(***) نسبة إلى مدينة كييف، عاصمة أوكرانيا الحالية. [المترجم].

(****) أي من الليتوانيين واللاتفيين والإستونيين. [المترجم].



الخريطة (3): الدروب التي سلكها الفايكنغ في سياق تنقلهم من بحر الشمال إلى البحر الأسود

واضح من المعاهدات التجارية التي أبرمها أمراء كييف مع الإمبراطورية البيزنطية. ففيما شارك، في العام 911 ميلاديا، 15 سفيرا من أصول إسكندنافية، للتفاوض بشأن إبرام اتفاقية بين الطرفين، شارك في العام 944 ميلاديا 26 سفيرا و28 تاجرا، وفق ما يرد في المصادر المختلفة. وبناء على الأسماء المذكورة في هذه المصادر، كانت الأغلبية العظمى تتحدر من أصول إسكندنافية (47)، كما كان من ضمنهم خمسة مفاوضين فنلنديين جاءوا من بحر البلطيق، أو من أصول فنلندية، ومفاوض واحد من ليتوانيا، وآخر ربما كان يتحدر من أصول سلافية. وكان المذكورون في نهاية القائمة يمتهنون بناء المراكب الشراعية، أو ربما كانوا ملّاحين متخصصين في المتاجرة مع بيزنطة[9].

بيد أن عمل الفارانغيين لم يقتصر على التجارة وشن الغارات على بيزنطة، بغية نهب بعض ثرواتها، بل تسللوا إلى أقاليم أخرى تطل على شواطئ البحر الأسود وبحر قزوين وبحر آزوف (Das Asowsche Meer) المتفرع من البحر الأسود في جزئه الشمالي. وكان الأسرى المستعبدون والفراء والشمع وعسل النحل من جملة السلع التي كانوا يستبدلونها بالفضة والحرير. فضلا على هذا، تدفقت عليهم الأجور التي دأبت بيزنطة على دفعها للمرتزقة المتحدرين من قبائل روس[10]. واضطلعت مملكة الخزر - التي امتد سلطانها من نهر الفولغا حتى شبه جزيرة القرم، وربطت بالتالي بحر قزوين بالبحر الأسود - بدور الوسيط التجاري بين وسط آسيا والغرب، حيث التقى في مراكزها التجارية المنتشرة في حوض نهر الفولغا ونهر الدون (Don) تجار آتون من أوروبا ومن وسط آسيا. ووفق ما قاله الرحالة العربي أحمد بن فضلان، درج التجار الفايكنغ، الآتون من بحر البلطيق، على السفر إلى هذه المملكة بنحو منتظم، وذلك للاتجار مع رعاياها. وقد جذبت ديانة الخزر الموسوية التجار اليهود من بيزنطة ومن المناطق العربية. بيد أن مملكة الخزر لم تعمّر طويلا؛ فالفارانغيون (Waräger) والإمارات التابعة لهم، توسعت بسرعة في المناطق الواقعة في الجنوب الشرقي ودفعت بالخزر بعيدا[11].

وفيما وصل الفايكنغ في الشرق إلى سواحل البحر الأسود وبحر قزوين، بفضل تفوقهم في الملاحة بمحاذاة الشواطئ والأنهار، واجهوا تحديا في غرب الجزر البريطانية تمثل في المحيط الأطلسي(*). وقد أكدت ذلك الملاحم الأيسلندية والآثار المكتشفة في

(*) بحر الظلمات كما كان يُسمى في المنطقة العربية. [المترجم].

أيسلندا وفي غرينلاند (GrÖnland) وأمريكا الشمالية. وتحدث مؤرخون معاصرون عن نشاطات ملاحية واستيطانية في الجزر الواقعة في شمال المحيط الأطلسي. فكثير من الروايات المنقولة تبين بجلاء أن قبائل من «الفايكنغ» هاجرت، بعد العام 870م، من النرويج ومن الجزر البريطانية واستوطنت في أيسلندا. وتبنى المرء هذا التاريخ، استنادا إلى ثوَران بركاني يعود إلى العام 871م؛ فعلى بقايا طبقة الرماد البركاني توجد آثار تشير إلى أقدم مستعمرة آيسلندية. ويشير المؤرخون والملاحم إلى أن بعض الآيسلنديين قد هاجروا بهدف الاستيطان إلى غرينلاند، في أواخر القرن العاشر الميلادي. كما تشير الروايات إلى رحلة بحرية إلى أمريكا الشمالية، في حدود العام 1000م. وثمة شواهد ملموسة تدعم هذه الروايات منها الآثار التي عُثر عليها ضمن الحفريات التي شهدتها المنطقة الأثرية المسماة لانس أو ميدوز (L'Anse aux Meadows) الواقعة في نيوفوندلاند (Neufundland)(*)[12].

وفي سالف الزمن - في العصر القديم على وجه التحديد - بحث البعض عن جزيرة ثولي (Thule)(**) في شمال العالم وذكرها بيدا المكرم (Beda) (المتوفى في العام 735م) في معرض سرده التاريخَ الكنسي الإنجليزي، حيث سمع بسفر البعض إلى جزيرة أيسلندا. وكان العالم ديسويل (Dicuil)، قد كتب في حدود العام 825م، عن قساوسة قضوا فصل الصيف في ثولي..ويزعم أن بعض الرهبان أو المهاجرين الأيرلنديين الذين استمتعوا بالعزلة التي يوفرها المحيط الأطلسي إنما كانوا يبحثون عن آيسلاند[13]. بيد أن المستوطنين الأوائل كانوا بالإضافة إلى النرويجيين، مهاجرين من أصول كلتية (Siedler gälischer Abstammung) هاجرت من أيرلندا وأسكتلندا ومن الجزر الأسكتلندية. ويشير انتشار المستوطنات في مناطق غنية بسمك السلمون، إلى أن المستوطنين اعتمدوا على الزراعة وصيد الأسماك.

(*) وهي أشهر مستوطنات الفايكنغ في أمريكا الشمالية. [المترجم].

(**) ثولي جزيرة ذكرت مصادر التاريخ القديم أنها في أقصى شمال الأرض وقيل إنها أيسلندا؛ بيد أن البعض أشار إلى أنها في إسكتلندا أو بريطانيا. ووُصفت بأنها آخر جزيرة في العالم الشمالي، وتقع على حافة القارة المتجمدة. ويقول آخرون إنها ربما لم توجد على الإطلاق. وسافر كثير من المستكشفين إلى الشمال بحثا عنها. بيد أن جهودهم باءت بالفشل. ونجدر الإشارة إلى أن الكاتب الإغريقي بيثياس كان أول من تحدث عنها في القرن الرابع قبل الميلاد ووصفها بأنها جليدية ضبابية. [المترجم].

وعلى رغم أن الأكثرية العظمى من المهاجرين الإسكندنافيين كانوا من الوثنيين، فإن فئات قليلة اتبعت الديانة المسيحية. وما يجدر ذكره هو النظام الاجتماعي، الذي كانت السيادة فيه لكهنة يمارسون وظائف دينية، وإدارية وقضائية، ولبضعة إقطاعيين، غير أنه لم يكن هناك وجود لملك. ودرج رؤساء القبائل وكبار الإقطاعيين على التنقل بسفنهم، وذلك لإنجاز الأعمال التجارية الضرورية لتوفير القوت. وكان المستوطنون يستوردون الأسلحة والملابس وعسل النحل، والقمح والأخشاب والشمع والقطران (القار) وأنسجة للأشرِعة. ومع مرور الزمن نشأت على الخطوط الرئيسة موانئُ ومراكز تجارية كان أشهرها مدينة غاسار (Gasar)، التي كانت تطل على الزقاق البحري إيجافجور (EyjafjÖrdur) شمال أيسلندا[14].

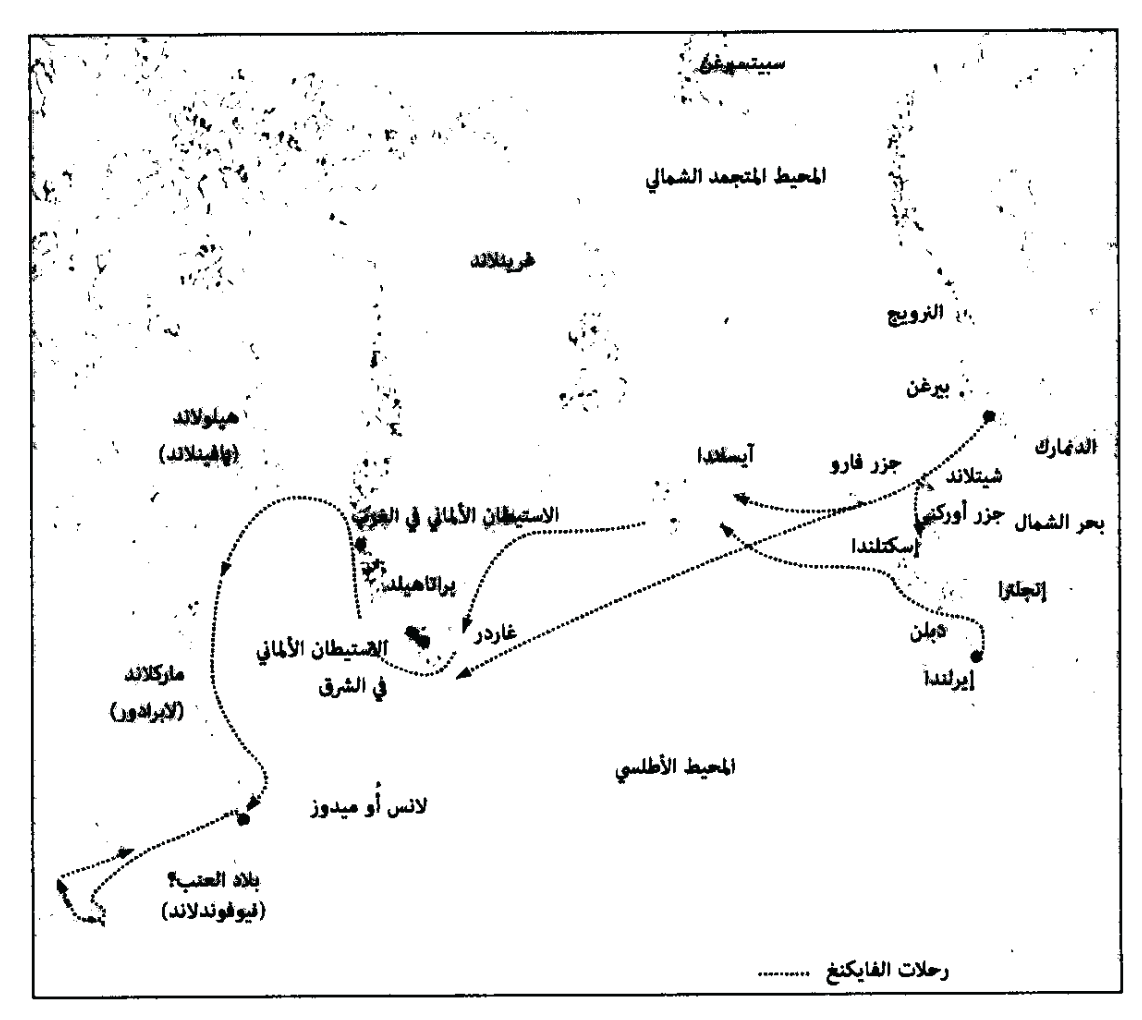
وفي نهاية القرن العاشر استوطنت غرينلاند من أيسلندا، وتولى قيادة المستوطنين أريك الأحمر، الذي يشار إليه في عديد من المصادر التاريخية. ووفق هذه المصادر انتقل أريك الأحمر برفقة والده من النرويج إلى أيسلندا، وبسبب تورطه في عملية اغتيال أُكره على مغادرة الجزيرة والنزوح غربا. ومن المحتمل جدا أن تكون بعض التقارير المفرطة في تصوير محاسن البلدان الواقعة غربا، والمبالغة في ثرواتها ونعمها، قد حرضت على الاستيطان في هذه البلدان. فاستيطان جزيرة غرينلاند كان قد تزامن مع حقبة سادها ارتفاعٌ ملحوظ في متوسط درجات الحرارة، ارتفاعٌ خلق شروطا حياتية أفضل خلال قرون الزمن التالية.

وتحدثت الملاحم المسماة (Vinland Sagas) (ملاحم بلاد العنب) عن رحلات وصلت إلى أمريكا الشمالية، مشيرة إلى أن بعض الملاحين وصل إلى القارة الأمريكية في حدود العام 1000م، وذلك عبر أيسلندا وغرينلاند. ولأن هذه الملاحم قد تحدثت عن هذه الرحلات، في وقت لاحق، وبنحو مبتسر، لذا نلاحظ أن أجيالا كثيرة من المختصين قد تورطوا في تبني نظريات متناقضة إلى حد بعيد. منهم المؤرخ والجغرافي آدم البريمني (Adam von Bremen) (المتوفى في العام 1080م)، الذي سمع بملاحم بلاد العنب (Vinland) وثرائها ووفرة العنب والقمح فيها فأشار إليها في مؤلفه الموسوم «تاريخ هامبورغ الكنسي. وتحكي إحدى قصص ملاحم بلاد العنب، وعلى التحديد ملحمة غرينلاند، عن شخصين اسمهما لايف (Leif) وتورفالد (Thorvald)، قيل إنهما وصلا إلى جزيرة تقع إلى الشمال، وأن ثمة برزخا يفصل هذه الجزيرة عن بلاد رئيسة شاسعة الأبعاد:

«وتنقلا بسفينتهما الشراعية على مدى يومين، مستغلين هبوب رياح شمالية غربية، فوصلا إلى جزيرة، تقع شمال البلاد. فدخلا الجزيرة، والجو على أفضل حال، وقلّبا بصريهما فيما حولهما، فشاهدا الندى قد انتشر فوق الحشائش. وبللا أيديهما بالندى من أجل أن يختبرا طعمه. ويا للعجب! فإنهما لم يسبق لهما أن جربا ما هو أطيب طعما من هذا الندى. وأبحرا من ثم، فدخلا في خليج يفصل بين الجزيرة ورأس الشاطئ (Kap) وتوجها بعد ذلك ناحية الغرب، مخلفين وراءهما رأس الجزيرة. ولما كان الجزر قد حان وقته، لذا علقت سفينتهما في الرمال، وفقدت إمكانيتها على التحرك. [...] ولأنهما كانا مهتمين اهتماما كبيرا بالوصول إلى البلاد، لذا قررا عدم الانتظار، إلى حين حلول وقت المد، وارتفاع منسوب المياه تحت السفينة. فآثرا [...] قضاء فصل الشتاء في الجزيرة، وزراعة ما يحتاجان إليه من مواد غذائية، وبناء منازل كبيرة لهما [...]. ومع حلول فصل الربيع، أعدا سفينتهما الشراعية، للعودة من حيث جاءا. وأطلق لايف على الجزيرة اسم بلاد العنب، في إشارة منه إلى وفرة العنب في هذا المكان»[15].

وفي ضوء هذا الوصف وما سواه من نعوت مبهمة أُطلقت على بلاد العنب، بدا أن نيوإنغلاند (Neuengland)(*) أي نيوفوندلاند (Neufundland) ومنطقة نهر سانت لورانس (St. Lorenz)، في كندا هي الأماكن التي تنطبق عليها أوصاف الجزيرة الساحرة. ولكن لأن الملاحم المحكية قد دُونت بعد مرور دهر من الزمن على الأحداث المذكورة، فهي لا تصلح لتحديد الأماكن التي رست فيها السفينة. بيد أن هذه الحقيقة لا تمنعنا من التأكيد أن ثمة ملاحين أبحروا مرات عديدة، في حدود العام 1000م، من غرينلاند أو أيسلندا، سالكين الطريق المحاذي لساحل أمريكا الشمالية، وأنهم وصلوا بالتالي - وبواسطة سفنهم الشراعية - إلى خليج نهر سانت لورانس، ومن ثم واصلوا الإبحار إلى الجنوب.

(*) يتكون إقليم نيوإنغلاند من ست ولايات هي: ماين وعاصمتها أوغست، ونيوهامشير وعاصمتها كونكورد، وفيرمونت وعاصمتها مونتبلير، وماساشوستس وعاصمتها بوسطن، ورود آيلند وعاصمتها بروفيدنس، وكونتيكت وعاصمتها هارتفورد، علما أن هذا الإقليم هو النواة الذي تكونت منه الولايات المتحدة الأمريكية لاحقا. [المترجم].



الخريطة (4): رحلات الفايكنغ في شمال الأطلسي

وفي طريقهم هذا شيّد القوم كثيرا من المخيمات في أماكن متعددة، وقضوا فيها عددا من فصول الشتاء، أو لنقل بضع سنين، واتصلوا بالسكان المحليين:

«وعندما حان أوان الربيع، رأوا في صبيحة أحد الأيام قواربَ مصنوعة من الجلود، تتحرك بالمجاديف، متجهة صوب شبه الجزيرة. وكانت هذه القوارب من الكثرة، بحيث بدت كأن كميات كثيرة من الفحم الخشبي قد طفت فوق مياه البحر، آتية من ناحية الجنوب. [...]. ولوّح القوم (أي الفايكنغ) بأتراسهم [مرحبين بالآتين]. وبعدما التقوا ورحب بعضهم بالبعض الآخر، راحوا يتفاوضون على قيمة السلع المعروضة للبيع. وفضّل جل القوم شراء أنسجة حمراء اللون، سددوا قيمتها من خلال فراء رمادي روسي كان قد انتُزع من السنجاب الأحمر. كما سعوا إلى شراء السيوف والرماح، بيد أن ثورفن (Thorfinn) وسنوري (Snorri) لم يوافقا على بيع هذه المعدات»[16].

وربما أدّت الصراعات التالية مع السكان الأصليين، أو الخصومات بين الجماعات المبحرة، دورا في دفعهم إلى هجر مخيماتهم وأماكن تجمعاتهم. وعلى الرغم من أنه من المستبعد جدا أن يكون أبناء غرينلاند قد توغلوا باتجاه الجنوب إلى هذا المدى البعيد، الذي تتحدث عنه الملاحم، بيد أن الأمر البين هو أن القوم قد أبحروا مرارا إلى منطقة لابرادور (Labrador)(*)، وذلك لجلب الأخشاب من هناك، كما نلحظ ذلك من وثيقة أيسلندية تعود إلى العام 1347م[17].

ومن الممكن تأكيد الروايات المتحدثة عن رحلات بحرية، وعن عمليات استيطان مؤقتة في أمريكا الشمالية، بعدما اكتشف المنقبون في ستينيات القرن العشرين بقايا مستوطنة في موقع أثري في كندا اسمه «لانس أو ميدوز» (L'Anse aux Meadows). بيد أن الأثريين هيلغه إنغستاد وزوجته آنا إنغستاد(Helge and Anne Ingstad) حددا هذا الموقع، على أنه «بلاد العنب»، الذي أشار إليه «لايف» على الرغم من أنه لا مجال هاهنا، للحديث عن أوجه شبه بين طبيعة هذا الموقع وخصائص بلاد العنب والنبيذ[18]. إن الأمر الأكثر احتمالا هو أن الموقع الأثري المذكور ليس إلا أطلال مخيم أو محطة لإصلاح السفن والتزود بالمؤن وأماكن يلجأ إليها الملاحون كسبا للراحة، ويعدون العدة قبل الإبحار إلى غرينلاند. وتجدر الإشارة إلى أن دبوسا من الدبابيس، التي عُثر عليها هناك، انطوى على ملامح شبه كبيرة بالدبابيس التي عُثر عليها في دبلن (Dublin) وأيسلندا والدنمارك. ما يؤكد المزاعم القائلة بأن نفرا من الجماعات التي ترددت على مستوطنة «لانس أو ميدوز» أو زارتها بنحو مؤقت، كانت قد جاءت من أيسلندا. فالمغزل الذي عُثر عليه في الموقع الأثري المذكور يشير إلى أن امرأة تتحدر من أيسلندا قد زارت «لانس أو ميدوز». وعلى الرغم من أن الأثريين لم يفلحوا في إيجاد الدليل القاطع على أن الفايكنغ كانت لهم مستوطنة مستدامة، فإن الإشارات الواردة في الملحمة والشواهد المادية التي عُثر عليها في مستوطنة «لانس أو ميدوز» توحي جميعها بوجود محاولات عديدة لتأسيس مستوطنة دائمة، مستوطنة تخلى القوم – بعد فترة قصيرة - عن فكرة إنشائها والتشبث بها،

(*) أي إلى الجزيرة الكندية نيوفوندلاند، الواقعة بالقرب من الساحل الشرقي لكندا. [المترجم].

ربما لأن السكان الأصليين كانوا قد سبقوا المستوطنين في استغلال البلاد. وعند عودتهم إلى ديارهم الأصلية تباهوا بمغامراتهم وضخموا حقيقتها، وتبجحوا بأهوال اختلقوها، فزعموا أن البلاد التي زاروها يكثر فيها النبيذ ويجري فيها الخمر كالماء في الأنهار. وأصبحت هذه المزاعم جزءا من الملاحم التي تناقلتها الأجيال التالية[19].

وعلى ما يبدو، كانت الظروف الحياتية قد تغيرت في غرينلاند بنحو جذري، الأمر الذي أفضى، في الحقب المتأخرة من العصر الوسيط، إلى تراجع عمليات الاستيطان في غرينلاند، وانقراض السكان كلية، خلال القرنين الرابع عشر والخامس عشر، من دون وجود أي مؤشر يشير إلى تفشي الطاعون أو أوبئة أخرى، على غرار الأمراض التي تعرضت لها النرويج وما سواها من بلدان أخرى. وبناء على هذه التصورات لا بد أن تكون الأسباب ذات طبيعة مختلفة. ولما كان الإسكندنافيون المستوطنون في غرينلاند قد اقتاتوا من تربية الماشية واصطياد الحيوانات البرية والأسماك، ودأبوا على استيراد الحبوب، يبدو أن توقف التجارة والعزلة عن الوطن الأم، قد كانت من جملة العوامل الرئيسة لانقراض السكان، وأن تردي الظروف المناخية قد سبب انهيار الزراعة التي كانت، حتى ذلك الحين، تقدم السلة الغذائية الأساسية للسكان[20].

2- خطوط الملاحة التجارية

لقد جعل الملاحون والتجار من بحر الشمال وبحر البلطيق مناطق تجارية مزدهرة، وأسسوا موانئ متعددة لتسهيل النشاطات التجارية الخارجية. وأسهمت جميع الشعوب القاطنة على ضفاف هذين البحرين في ازدهار التجارة، وإن اختلفت مساهمات الشعوب باختلاف الوظيفة التي مارسها كل واحد من هذه الشعوب. فعلى سبيل المثال تخصص شعب البلطيق في القرصنة وتنفيذ المشاريع المتواضعة الحجم، ونشطوا مثلهم في ذلك مثل الفايكنغ، في المتاجرة بالسلع بين العالم الإسلامي ومنطقة بحر البلطيق وبحر الشمال. وحاز البروسيون المنتشرون على ساحل بحر البلطيق، قصبة السبق في المتاجرة بالكهرمان بنحو مخصوص، أي المتاجرة ببضاعة استهوتها القلوب شرقا وغربا وشمالا وجنوبا. كما حاز الفريزيون والأنجلوسكسون

نصيبا لا بأس به من أرباح الصفقات التجارية المبرمة مع سكان حوض بحر الشمال، ومع التجار العرب واليهود، كما نلحظ ذلك من خلال تقارير إبراهيم بن يعقوب(*).

وتجدر الإشارة إلى أن المناطق التالية الخاضعة للفايكنغ كانت تعتبر من المراكز التجارية المزدهرة مثل: هايثابو (Haithabu) الواقعة على ضفاف نهر شلاي (Schlei) - التي شكلت التقاطع التجاري بين بحر الشمال وبحر البلطيق - وريرك (Reric) الواقعة في خليج فيسمار (Wismar)، وفولن (Wolin) الواقعة عند مصب الأودر (Oder)، وتروسو (Truso) الواقعة في دلتا نهر الفايكسل (Weichsel)، وأيضا بيركا (Birka)، المطلة على بحيرة مالارين (Mälar)، وجزيرة غوتلاند (Gotland) الواقعة في بحر البلطيق، وكذلك ستارايا لادوغا (Staraja Ladoga) في روسيا التي مارست دورا محوريا في التجارة بين بحر البلطيق والبحر الأسود. علاوة على هذا كان هناك كثير من المواقع التجارية الصغيرة مثل مينسلين (Menzlin) المطلة على مصب بينه (Peene) في الشمال الغربي من ألمانيا، ورالسفيك (Ralswiek) الواقعة في جزيرة روغن (Rügen) والتي لم يبق لها أثر إلا عن طريق الحفريات. وقد وثقت طريقة دفن الموتى في سفينة أو قارب (Ship burial)، كما كان شائعا في مينسلين، أن سكان المدينة لم يكونوا من جماعات سلافية فقط، بل ومن جماعات إسكندنافية أيضا. ولا ريب في أن وجود هذا الخليط السكاني دليل قاطع على أن الأعراق قد تعددت حتى في المدن الصغيرة نسبيا.

وتميّزت مستوطنة هايثابو (أو هيديبي)، المطلة على نهر شلاي، باتساع مساحتها واحتوائها على منازل ريفية مفتوحة، وامتلاكها ميناءً ومراسي وسورا نصف دائري يحمي المدينة من التعرض لهجوم يُشن عليها من عمق البلاد. وكما كانت الحال في مستوطنات أخرى درجت العادة في هايثابو، أيضا، على أن تتم الصفقات التجارية من فوق المراسي، كما تشهد على ذلك الآثار من قبيل نقود معدنية وأوزان مختلفة.

(*) إبراهيم بن يعقوب: رحالة يهودي أندلسي من طرطوشة، وهو أول من نزل الأراضي البولندية من اليهود. وكان ذلك في القرن التاسع الميلادي. وعلى رغم شهرته الواسعة ظل تاريخا ولادته ووفاته مجهولين حتى وقتنا الحاضر. وتجدر الإشارة إلى أن لإبراهيم بن يعقوب دورا كبيرا في عهد الخليفة عبدالرحمن الناصر؛ فقد كان على رأس كثير من سفاراته، وقد أورد في رسالة تصف رحلته إلى شرق أوروبا معلومات واسعة عن بلغاريا وبولندا وبلاد التشيك. وللأسف لم يبق من وصف رحلته سوى شذرات عرفت منها الفقرات الخاصة بألمانيا والصقالبة/ السلاف، وهي التي حفظها لنا البكري والقزويني والعذري، وانتقلت منهم إلى مؤلفين آخرين، فيما بعد، منهم ابن سعيد الغرناطي وأبو الفداء الدمشقي. [المترجم].

واستخدم الحرفيون العاملون في مستوطنة هايثابو مواد مستوردة وسلعا وسيطة. وبلغت التجارة أبعادا شاسعة؛ ففيما كانت السلع النسيجية تأتيها من بلاد الفريزيين كان الخزف والزجاج والأسلحة تصلها من حوض نهر الراين؛ وأحجار الرحى من إقليم الآيفل (Eifel) [الألماني]، بعد شحنها في السفن المنطلقة من ميناء دورستاد. أما الزئبق والقصدير فكانا يصدَّران إليها من شبه جزيرة أيبيريا، بواسطة السفن السائرة في نهر شلاي، ومن إنجلترا أيضا. وكانت الأقاليم الإسكندنافية تزودها بالأحجار والصخور الملساء الضرورية لشحذ الأدوات المعدنية والحديد، فيما يُستورد الكهرمان من الطرف الشرقي من حوض بحر البلطيق. كما تعددت أعراق المكونات السكانية أيضا. ومما بيَّنته لنا أساليب الدفن فقد عاش في المدينة خليط مكون من أقوام فريزية وساكسونية وسلافية وسويدية بالإضافة إلى الدنماركيين الذين شكّلوا الأكثرية[21]. ومارست مدينة بيركا (Birka) المطلة على بحيرة مالارين (Mälar) دورا مماثلا فيما يتعلق بالتبادل التجاري بين غرب أوروبا وبحر البلطيق والمراكز التجارية الرئيسة المطلة على بحيرة لادوغا (Ladoga) الروسية، ومع بلاد بلغار الفولغا والعالم الإسلامي أيضا. علما أن بيركا حكمها وقتذاك مسؤول حكومي كلفه ملك السويد تنظيمَ العلاقة بين الحرفيين المحليين والتجار الأجانب. وقد صنع الحرفيون سلعا للتجارة الخارجية وللمتاجرة مع المناطق المجاورة لهم أيضا. ولهذا السبب اتسمت بيركا في وقت مبكر بخصائص المدن(*). بيد أن بيركا عانت الأمَرَّين من غارات الفايكنغ الدنماركيين. وفي حدود العام1000 م حلت جزيرة غوتلاند (Gotland) السويدية مكان مدينة بيركا في التجارة بين الشرق والغرب. والأمر الذي تجدر الإشارة إليه هو أن المزارعين من التجار المتحدرين من جزيرة غوتلاند لم يستوطنوا في روسيا مثلما فعل التجار المتحدرون من الفايكنغ السويديين، أو الفارانغيين (Waräger)، بل آثروا التنقل وفقا للمواسم المختلفة، ومن ثم العودة إلى جزيرتهم غوتلاند دائما. ودرج القوم على أن يكتنزوا النقود الفضية التي يربحونها من نشاطاتهم التجارية، أي ما يوازي نحو ربع كمية العملة الفضية التي جرى تداولها في حوض بحر البلطيق وفي روسيا ومصدرها أوروبا الغربية، وبنحو مخصوص من ورش سك العملات المعدنية الألمانية.

(*) أي باتت على صورة التطور الحضري الذي عرفته مدن العصور القديمة. [المترجم].

ودللت المقابر الثمانمائة التي عُثر عليها في الساحل الجنوبي من حوض بحر البلطيق وبقايا القوارب الشراعية والنقود الفضية العربية، التي زاد عددها على2000 قطعة، على أهمية السفينة رالسفيك (Ralswiek). على صعيد آخر تحدثت المصادر التاريخية عن مستوطنات تجارية أخرى مثل ريرك (Reric) الواقعة في شترومكين دورف (Strömkendorf) في خليج فيسمار (Wismar)، مشيرة إلى أن ملك الدنماركيين غوتريك (Göttrik) أو غودوفريد (Godofried) قد أمر في العقد الأول من القرن التاسع (في العام 808م، على وجه التحديد) بترحيل التجار المقيمين إلى هايثابو.

وكتب المؤرخ والجغرافي الألماني آدم البريمني عن موقع تجاري آخر، أعني مدينة فولن (Wolin) الواقعة عند مصب نهر الأودر (Oder)، فوصفها بأنها:

«حقا أكبر مدينة في أوروبا، ففيها يقطن سلاف وقبائل أخرى كثيرة وإغريق وبرابرة. ويتمتع الغرباء السكسونيون بحقوق الإقامة نفسها، حتى إن حظر عليهم إعلان اعتناقهم المسيحية جهارا. فالقوم كانوا لايزالون متمسكين بعقيدتهم الوثنية الضالة عن الطريق السوي؛ وعلى الرغم من هذا لن يعثر المرء بيسرٍ على شعب أكرم وأرق وأشرف منهم في التعامل مع الغريب. من ناحية أخرى تعج المدينة بسلع مختلف شعوب الشمال، فهي نادرا ما تخلو من سلعة يهواها القلب. فالمرء يعثر هاهنا على سائر النعم، كما توجد في المدينة نار يستضيء بنورها المستطرق للتعرف على الاتجاه الذي ينشده [...]»[22].

وأكدت الحفريات صحة ما جاء في وصف آدم البريمني للمدينة، فهي تميزت بتشييدها المساكن، وعادة دفن الموتى، أضف إلى هذا أن الشواهد الأثرية تشير بوضوح إلى وجود تجار يتحدرون من أصول إسكندنافية وفريزية. وعلى ما يبدو كانت مدينة فولن قد ارتقت إلى مستويات حفَّزت الملك البولندي وملك الدنمارك أيضا على أن يحاولوا استعمار هذا المركز التجاري وضمه إلى دولهم بدعوى مكافحة القرصنة.

ولم تكن الحدود بين التجارة والقرصنة واضحة بجلاء؛ لاسيما أن الناس كانوا سلعة ذات قيمة عالية. وهكذا نهب تجار - قراصنة من أصول سلافية، وفقا لأغلب الظنون، كنزا يتكون من مصوغات ذهبية. وعثر المنقبون على هذا الكنز في بحيرة هيدين Hiddensee الألمانية وفي مدينة بينه موندا Peenemünde. وتبين لاحقا أن حرفيين من الأقاليم الإسكندنافية هم الذين صاغوا الحلي خلال القرن العاشر

الميلادي. بيد أن السلع المعتادة كانت تتكون من القمح والخيول وعسل النحل والشمع ومن الفراء والكهرمان والملح. وأضيفت إلى ذلك السلع المنتجة محليا وإقليميا مثل الأمشاط.

ولكي يكون المرء قادرا على إعطاء بيانات كمية عن حجم التجارة وعن التغيرات التي طرأت على الطرق التي سلكتها التجارة لا بد من الاستعانة بالنقود المعدنية، التي عثر عليها المنقبون، لتحديد العصور التي تعود إليها هذه النقود. وتأسيسا على هذه الحقيقة لا غرو أن تحظى الكمية العظيمة من النقود المعدنية التي عُثر عليها في حوض بحر البلطيق باهتمامات العديد من المؤرخين. فعلى سبيل المثال يعكس تدفق الدراهم المعدنية العربية منذ أواخر القرن الثامن الميلادي كثافة المتاجرة مع العالم العربي. وفيما انتشرت أغلبية الدراهم العائدة إلى ذلك الزمن في المناطق الريفية التي تحيط بميناء تروسو (Truso) البروسي، تدفقت النقود المعدنية العربية في أواخر القرن التاسع الميلادي على السويد والجزيرة السويدية غوتلاند (Gotland). ويعود انتشار هذه النقود في الأقاليم المذكورة إلى استيلاء الفارانغيين (Waräger) على العديد من الأقاليم الروسية. على صعيد آخر استقطبت مراكز تجارية تقع في الشمال الغربي من روسيا كميات ضخمة من نقود فضية كانت قد سُكّت في المملكة السامانية(*). وينطبق ذاك أيضا على المراكز التجارية الروسية ستارايا لادوغا (Staraja Ladoga)، ونوفوغورود (Nowgorod) وبسكوف (Pskow) وبولوتسك (Polozk)، وعلى منطقة بلغار الفولغا أيضا.

إن العملات المعدنية التي عثر المنقبون عليها في المواقع المختلفة، والموازين والأوزان التي أزاح عنها هؤلاء المنقبون أطلال العصور الغابرة تعكس بكل تأكيد بدايات التخلي عن نظام المقايضة والتحول إلى استخدام عملات تكتسب قيمتها من قيمة المعدن المسكوكة منه. ويعود ذلك إلى تأثير العرب[23]. بيد أن الأمر الجدير بالملاحظة هو التدفق المحدود للعملات الشرقية إلى أوروبا الغربية، حتى إن تعلق الأمر بجزيرة يوتلاند (Jütland). ففي هذه الجزيرة عثر المنقبون على بضعة دراهم

(*) سلالة فارسية حكمت بلاد ما وراء البحر وأجزاء من فارس بين العامين875 و999م، وكانت عاصمتها بخارى. [المترجم].

لا غير، وقد يُعزى ذلك إلى حقيقة أن ميزان التجارة بين حوض بحر البلطيق وحوض بحر الشمال كان قد أخذ يسجل ارتفاعات مطردة. ومن المحتمل أن العملات الفضية العربية قد أُعيد سكُّها في هايثابو أو في مكان آخر. بيد أن واقع الحال يشهد أيضا أن تدفق الفضة العربية على أقاليم بحر البلطيق قد شحَّ وقل عطاؤه مع نهاية القرن العاشر، وأن هذا التدفق قد نضب معينه في روسيا كلية بعد العام 1015م[24]. وبالتزامن مع هذه التحولات تدفقت الفضة في الاتجاه المعاكس.

وعلى خلفية النشاطات التجارية وبفعل فرض الإتاوات نقلت السفن كميات كبيرة من الدراهم البريطانية من أقاليم بحر الشمال إلى أقاليم بحر البلطيق. على صعيد آخر شكَّل استخراج الفضة من مناجم جديدة تقع في جبل الهارز وفي الغابة السوداء في ألمانيا، وبالأخص تلك المستخرجة من جبل راملزبيرغ (Rammelsberg) المجاور لجبل الهارز، الأساسَ لسك الدينار على نحو واسع. ومثلها مثل الدنانير الأخرى تدفقت العملة المعدنية التي سكَّتها ألمانيا باسم الملك أوتو وزوجته آدلهايد على بوهيميا والمجر وبولندا وإستونيا وروسيا، وذلك لتمويل شراء الأقنان والفراء والشمع وعسل النحل المستورد من الأقاليم المذكورة. وفي نهاية المطاف سلكت العملات المشار إليها آنفا الطريق البحري، فانتقلت إلى الأقاليم الإسكندنافية على وجه الخصوص، حيث جرى اكتنازها، وربما استُخدِمت وسيلة للدفع. وشكلت الكنوز الأثرية التي استُخرجت من تحت الأطلال السويدية العائدة إلى عصر الفايكنغ دليلا قاطعا على أن السلع المستوردة كانت تتدفق بانتظام؛ حيث اشتملت الآثار على نقود معدنية أجنبية توزعت على نحو 80 ألف وحدة من العملات العربية، و45 ألف وحدة من العملات الإنجليزية و85 ألف وحدة من العملات الألمانية. وبما أن هذه العملات المعدنية نادرا ما كان المنقبون يعثرون عليها في الحفريات المختصة بالتجارة المحلية؛ لذا أطلق الخبراء عليها لقب دنانير التجارة الخارجية[25].

وبعدما أشرفت حقبة تداول دنانير التجارة الخارجية على نهايتها توقف أيضا تدفق العملات المعدنية من الشمال إلى الشرق. وتراجع تدفق العملات المعدنية بنحو أكثر، بفعل تأسيس المدن وتوافر حكام المدن على حق سك العملة خلال القرنين الثاني عشر والثالث عشر. وأدت هذه التطورات إلى ارتفاع الحاجة إلى النقود في التجارة الداخلية. وهكذا أضحت الدنانير أخف وزنا وباتت عملة لا تحظى بالقبول في

جميع الأماكن، ولكن في المكان الذي تُسك فيه فقط. وجرى استنساخ هذا الإجراء في حوض بحر البلطيق، حيث اتسع سلطان الأمراء المحليين، فجعلوا إدارة مواقع التفريغ والشحن تتبع الإدارة السياسية، واتخذوا ما يلزم لدمج هذه المواقع في الاقتصاد الإقليمي. وهكذا تحولت هايثابو وبافيكن وستارايا لادوغا وتروسو وفولن من أماكن لإبرام الصفقات التجارية إلى مدن تجارية، (من قبيل شليسفيج وفيسبي ونوغورود ودانسيك وشتيتين)، أي تحولت إلى مدن يلمس المرء من خلالها مدى التقدم الذي حققته العديد من المدن الواقعة في حوض بحر البلطيق[26].

3 - السيوف والحلي والشواهد الحجرية

ليست لدينا سوى مصادر متفرقة عن النظام الاجتماعي الذي عرفه الفايكنغ. فالإقطاعيون لم يكونوا آنذاك رؤساء قبائل فقط، بل اضطلعوا في أحيائهم وتجمعات قبائلهم بالوظائف التي يمارسها الكهان عادة. ويندرج ضمن هذه الوظائف، مثلا وليس حصرا، ترؤس اجتماعات الهيئة المناط بها تنظيم شؤون القبائل، والإشراف على عمل القضاة المكلفين بإصدار أحكامهم استنادا إلى القانون العرفي. وكان لدى كل واحد من رؤساء القبائل أتباع وأنصار يرافقون رؤساءهم في رحلاتهم. وكان الرؤساء يتصارعون فيما بينهم على فرض نفوذهم، وممارسة دور الملك أو دور ملك ثانوي. فيما كانت مرتبة الفلاحين الأحرار، الذين امتهنوا الزراعة وتربية المواشي وتشغيل الأقنان، في الأقاليم الإسكندنافية وفي أيسلندا وغرينلاند أيضا أدنى من مرتبة رؤساء القبائل[27].

وعموما يمكن القول إن المراتب الاجتماعية عكست الثقافة المادية(*). فسواء لدى الفايكنغ أو القبائل السلافية حظيت قبور رؤساء القبائل بتقدير متميز. وتبرز في هذا السياق المرفقات الجنائزية التي عُثر عليها في قبور الفرسان والنبلاء. فمن بين المرفقات الجنائزية التي عُثر عليها في قبور علية القوم سيوف كان نصلها من صلب دمشقي، ومقابض حُفرت عليها عبارات من قبيل: صنع في مدينة ليبه (القرية

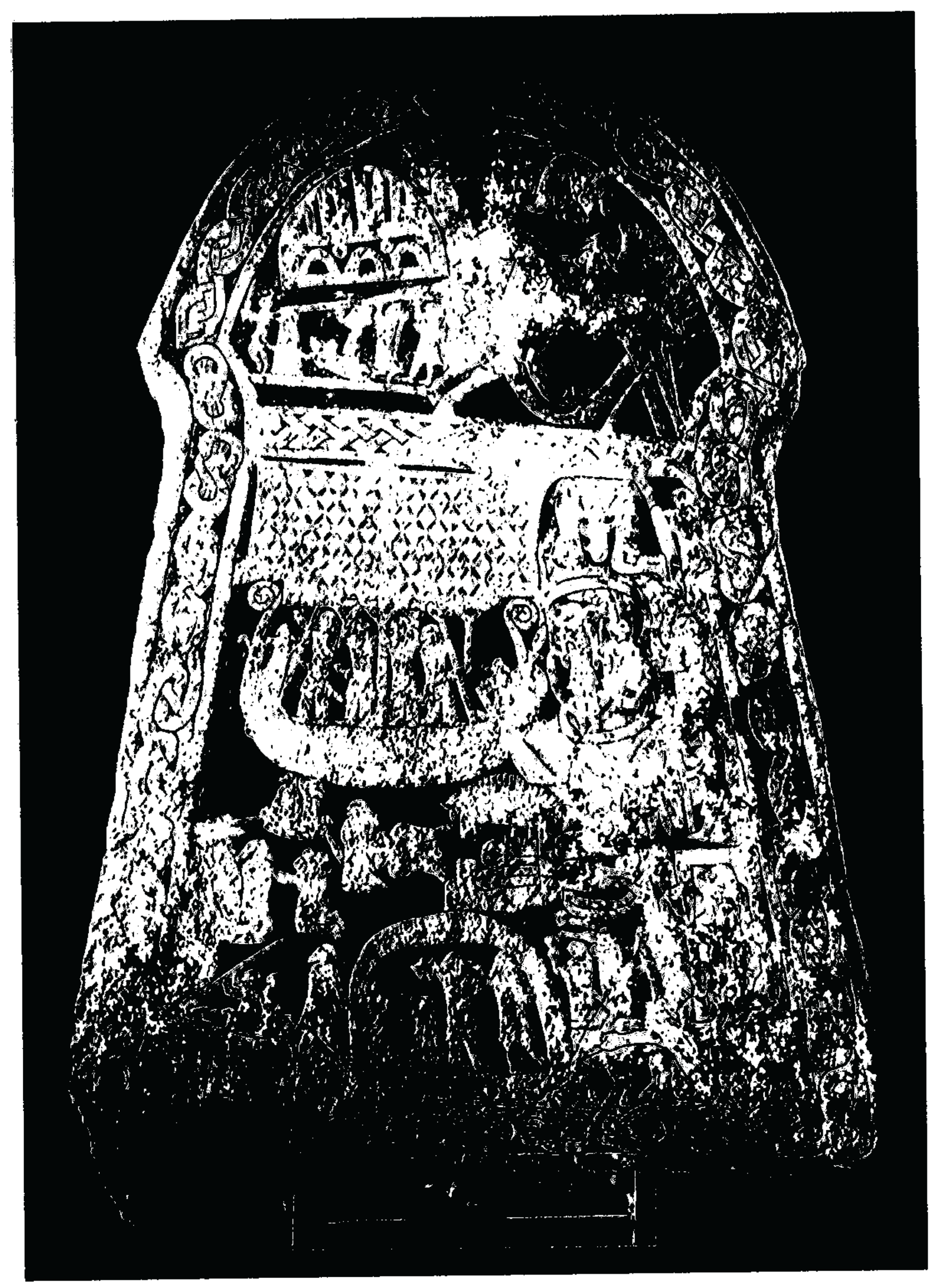
(*) ظهر مصطلح الثقافة المادية في أواخر القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين، وهو يشير إلى العلاقة بين الأعمال الفنية والعلاقات الاجتماعية. وتُعتبر دراسة علاقة الثقافة بالواقع المادي هي العدسة التي يمكن من خلالها مناقشة الاتجاهات الاجتماعية والثقافية. ومن حين إلى آخر يطلق المؤرخون على هذا المصطلح اسم التاريخ المادي، باعتبار أنه يعني دراسة الأشياء القديمة لفهم ثقافة معينة، وللوقوف على الكيفية التي عملت بها هذه الثقافة على مر الزمن. [المترجم].

من إيبرسفيده [في ألمانيا]، أو اسم الحداد الذي صنع هذا السيف أو ذاك، فتارة يشار إلى الحداد «هيلتيبريخت» (Hiltipreht)، أو في حالات أخرى يرد اسم الحداد «أولفبيرت» (Ulfberth). وقد توافرت حرف الحدادة وصناعة السيوف في حوض بحر البلطيق أيضا[28]. وحملت الألواح الحجرية وقبضات السيوف أشعارا انتقلت من جيل إلى آخر. ولم تكن السيوف فقط انعكاسا لأيديولوجيا معينة، بل أيضا الخوذ والسرابيل والدروع التي استخدمها المحاربون من علية القوم لتميزهم عن المحاربين المشاة[29].

وكانت الموسيقى عنصرا مهما من عناصر الحياة الاجتماعية، وكانت الآلات الموسيقية تتكون من مزامير وفلوت وآلات أخرى مخصصة للطنين، علما أن هذه الآلات كانت تُصْنع من الخشب والعظام، كما تبين من عمليات التنقيب المختلفة. وعلى ما يبدو تعلم القوم استعمال الآلات الوترية والصوتية من بيزنطة وبلاد العرب[30].

وكانت ثمة أوجه شبه كثيرة بين التصورات الدينية التي عرفها الفايكنغ والسلاف وشعب البلطيق. وكان لدى كل واحدة من القبائل إله خاص بها وآلهة ثانويون، بل ومجموعات وسلالات من الآلهة وظيفتهم تكمن في مساعدة الإله الأكبر. وبالنسبة إلى الفايكنغ كان أودن (Oden) هو إلهَهم الأكبر؛ أما بالنسبة إلى السلاف فإن إلههم الأكبر كان سفانتيفت (Swantewit). [ووفقا للأسطورة] درج الإلهان على امتطاء الخيول، علما أن كل واحد منهما كان له أتباع وأنصار يأتمرون بأمره. وفيما زعمت الأساطير أن اسم حصان أودن هو سلايبنر، وأنه يمتلك ثماني قوائم. كان من واجبات كهان سفانتيفت الاعتناء بالحصان الإلهي الأبيض العجيب الخلقة، والتنبؤ بمشيئة الرب من خلال ركلات حوافره. علاوة على هذا اعتقد الفايكنغ أن نيوردر (Njörder) هو إله البحر، وأن نواتون (Noátun) - مرسى السفن - هو مكان سكناه[31].

وحفظت الألواح الحجرية المزينة بكتابات رونية والتي يعود أغلبها إلى العصر المسيحي(Runensteine) أساطير الفايكنغ. وحفظ بعض هذه الأحجار قصائد شعرية عن الآلهة والأبطال، رددتها الأجيال شفويا ومن ثم وُثقت خَطّيا في أيسلندا. ولا تفوتنا الإشارة إلى أنه في المتحف السويدي للآثار الوطنية توجد حجرة اسمها صخرة (Ardre Nr. VIII)، ذاع صيتها أيضا باسم صخرة أبرشية غوتلاند. وتكمن أهمية هذه الصخرة في أنها أظهرت أودن ممتطيا ظهر حصانه، وصورت شهيدا يرقد إلى



الصورة (2): صخرة أبرشية غوتلاند (Ardre Nr. VIII)، القرن الثامن

جانبه. وفضلا على عالم أساطير الفايكنغ تعكس هذه الأحجار المزينة برموز رونية، بوضوح كبير، خصائصَ حياتهم الحضارية والاجتماعية؛ وقد أُنتجت هذه الصخور تلبية لرغبات ملاك الإقطاعيات ورغبات أسر ذات مكانة عالية في السلم الاجتماعي.

وفي بادئ الأمر اشتملت الصخور الرونية على صور ورموز تعود إلى القرنين الخامس والسادس، وأظهرت زخارف على شكل وردة وعجلة تدور حول محورها بقوة الرياح، ومراكب رشيقة طويلة تحركها المجاديف، كما أظهرت ثعابين وتنانين. والملاحظ أيضا هو أن الصخور الأكبر حجما قد ظهرت خلال الفترة الواقعة بين القرنين الثامن والعاشر، وتميزت مساحتها بأنها كانت تتوزع على حقول أفقية، تحمل مشاهد مقتبسة من حياة الفايكنغ اليومية وخصائص آلهتهم؛ كما جهد حرفيو تلك الحقبة في رسم مراكب تُظهِر تارة مخلوقات أسطورية وتارة أخرى قتالا وصراعات دموية.

وفي أغلب الحالات كانت الصخور المعنية هنا تمثل شواهد قبور تحيي ذكرى مقاتلين لقوا مصرعهم، وكان من بينهم نساء ثُبِّتت أسماؤهن في شواهد القبور الخاصة بأزواجهن، وذلك للمحافظة على حقوق الإرث. أما الصخور الرونية اللاحقة التي تكثر فيها الرسومات المزينة فإنها كانت تعكس حياة أبطال وثنيين، وحياتهم في بعض الأحيان وهم يواجهون أساطير وثنية وعقائد نصرانية؛ علما أن الصليب فقط استُخدم رمزا للمسيحية تزينه أشرطة ملونة يتداخل بعضها مع بعض. واعتقد القوم أن هذا التداخل يشير إلى المتاهات التي يتوه فيها السالك ولا يكاد يعرف فيها طريقه. وبهذا المعنى فإنها، أي المتاهة، عكست بنحو أو آخر مضامين ملاحم هوميروس. وكثر استعمال الأحجار الرونية في غرينلاند والجزيرة البريطانية وجزر فارو (Faröern) من ناحية الغرب، وحتى نهر الدنيبر من ناحية الجنوب الشرقي. وليس ثمة شك في أن هذا العالم الفسيح الأبعاد يجسد لنا مدى الرحلات الملاحية التي نفذها الفايكنغ. ويقف المرء على أهمية الرحلات البحرية في تصورات الفايكنغ حينما يلحظ كثرة المقابر والتلال المطمورة تحتها سفن لا تعد ولا تحصى. فهذه كلها كانت تعكس إيمان القوم بأن المتوفى(*) يرحل إلى عالم آخر[32].

وقد شكلت هذه اللوحات مصدرا مهما عن التبادل الثقافي بين حوض بحر الشمال وحوض بحر البلطيق. واكتشف المنقبون من علماء الآثار خلال النصف الثاني من القرن العشرين كثيرا من الآثار التي تشير إلى العلاقات التي كانت قائمة بين أقاليم بحر البلطيق والعالم الأنغلو-أيرلندي والشرق وممالك البلغار والخزر القاطنين على ضفاف

(*) أي لا يفنى من منظورهم. [المترجم].

نهر الفولغا ومع ممالك حوض البحر المتوسط في أواخر القرون الوسطى. وهكذا اكتسبت صيغ الزينة المتعارف عليها في القارة الأوروبية، أعني صيغ الضفائر والنباتات المتسلقة ورسومات الحيوانات المختلفة، طابعا محليا وإقليميا. وفيما تأثر ما يسمى بنمط الفايكنغ في الزخرفة بالأنماط التي كانت دارجة في حضارة أيرلندا وبريطانيا وفي حضارة إمبراطورية الفرنجة أيضا، يعثر المرء في إقليم السلاف على مؤثرات إسكندنافية وبيزنطية. فالثعابين وموضوعات مستقاة من عالم الحيوان مارست هنا دورا أكبر، وظلت القبائل الفينية الأوغرية (finnougrische Stämme)(*) تستخدمها فترة طويلة من الزمن في تصميم الملابس[33].

وبسبب أوجه الشبه القائمة بين صياغة الحلي (الأساور) وأشكال تنميقها فإن من الصعوبة بمكان التعرف على مصدرها. وفي حالات أخرى تشهد الأقراط الفضية التي صاغها حرفيون سلاف في إقليم بوميرانيا (Pommern)(**) على قوة تأثر هذه الحلي بمؤثرات بيزنطية تشير إلى أن حوض نهر الدانوب ومملكة مورافيا قد مارسا دورا أساسيا في نقل خصائص الحلي البيزنطية إلى الأقاليم الشمالية. ويجد المرء في هذه الأقاليم نوعا من أقراط انتقلت عبر البحر لتنتشر في بورنهولم وغوتلاند. كما انتقلت صنوف الحلي العربية عبر بولغار، وهي مركز بلغار الفولغا(***)، إلى حوض بحر البلطيق، وأمست تُقلَّد محليا على نحو واسع، فيما بقي استخدام صنوف الحلي الأخرى، مثل الحلقات السلافية المستخدمة كزينة للرأس، محصورا في الطرف الجنوبي من حوض بحر البلطيق. وما عدا ذلك حظيت الحلقات بتقدير كبير نظرا إلى كمية الفضة الداخلة في إنتاجها، مما يفسر أسباب انتشارها في الكنوز التي عثر عليها المنقبون. وخلافا لهذا عثر المرء في قبور إسكندنافية تقع في الضفة الجنوبية من بحر البلطيق على دبابيس إسكندنافية مخصصة لتجميل وشد الملابس بعضها إلى بعض[34].

ويعتبر استخدام الأمشاط وانتشارها الواسع مؤشرا آخر إلى الانفتاح والتبادل الحضاري، وعلى الأخص بين الأقاليم الواقعة بين مناطق بحر الشمال وبحر

(*) أي مجموعة القبائل التي نشأت عنها لاحقا الشعوب الفنلندية والأستونية والهنغارية. [المترجم].

(**) الألماني. [المترجم].

(***) في روسيا. [المترجم]

البلطيق. وبفعل تأثرهم بالنماذج العائدة إلى التاريخ القديم تخصص منتجو الأمشاط في حوض نهر الراين وفي إقليم الفريزيين بصنع أمشاط من قرون الحيوانات. وفي بادئ الأمر كان التجار الفريزيون قد تولّوا توزيع هذه الأمشاط في حوض بحر البلطيق، ثم نراهم في الزمن التالي قد فضلوا إنتاج هذه الأمشاط في أماكن الفايكنغ التجارية، أعني في أماكن من قبيل هايثابو وبيركا وستارايا لادوغا، وعلى الساحل الجنوبي من بحر البلطيق، مما أدى إلى تراجع استيراد الأمشاط بنحو تام تقريبا. وثمة تكهنات تعزو هذا التراجع إلى استيطان منتجي الأمشاط الفريزيين والتجار الناشطين في المراكز التجارية المختلفة في الأسواق الرئيسة وفي المراكز صاحبة النفوذ في النشاط التجاري[35].

3

البحر الأحمر - بحر العرب - بحر الصين الجنوبي

«ثم سافرتُ إلى مدينة عدن(*)، مرسى بلاد اليمن على ساحل البحر الأعظم. والجبال تحف بها ولا مدخل إليها إلا من جانب واحد، وهي مدينة كبيرة ولا زرع بها ولا شجر ولا ماء [...]. وتجار الهند ساكنون بها، وتجار مصر أيضا. [...] وللتجار منهم أموال عريضة، وربما يكون لأحدهم المركب العظيم بجميع ما فيه لا يشاركه فيه غيره لسعة ما بين يديه.

وسافرتُ من عدن في البحر أربعة أيام، ووصلتُ إلى مدينة زيلغ [...] ثم سافرنا منها في البحر خمس عشرة ليلة ووصلنا مقديشو. وهي مدينة متناهية في الكبر [...]، ومن عادة أهل المدينة أنه متى وصل مركب إلى المرسى تصعد إليه الصنابق، وهي القوارب الصغار. ويكون في كل صنبوق جماعةٌ من شبان

«إن البرتغاليين والهولنديين هم الذين اتخذوا المبادرة، وحاولوا السيطرة على التبادل التجاري في جنوب شرقي آسيا»

(*) انطلقت الرحلة من صنعاء. [المترجم].

أهلها، فيأتي كل واحد منهم بطبق مغطى فيه الطعام، فيقدمه لتاجر من تجار المركب ويقول له: هذا نزيلي. وكذلك يفعل كل واحد منهم. ولا ينزل التاجر من المركب إلا إلى دار نزيله من هؤلاء الشبان...»[1].

ابن بطوطة

بهذه العبارات تحدث ابن بطوطة عن توقفه في عدن خلال العام 1331م، ومواصلته الإبحار سالكا الطريق المحاذية لساحل شرق أفريقيا. لقد كانت عدن ملتقى التجارة والملاحة البحرية بين البحر الأحمر والمحيط الهندي. وكان موقعها الآمن قد جعل منها مرسى للمراكب الكبيرة الآتية من كل الاتجاهات. ووفق مصادر من ذلك الزمن كان في عدن تجار يهود وفرس وإثيوبيون وهنود ومصريون.

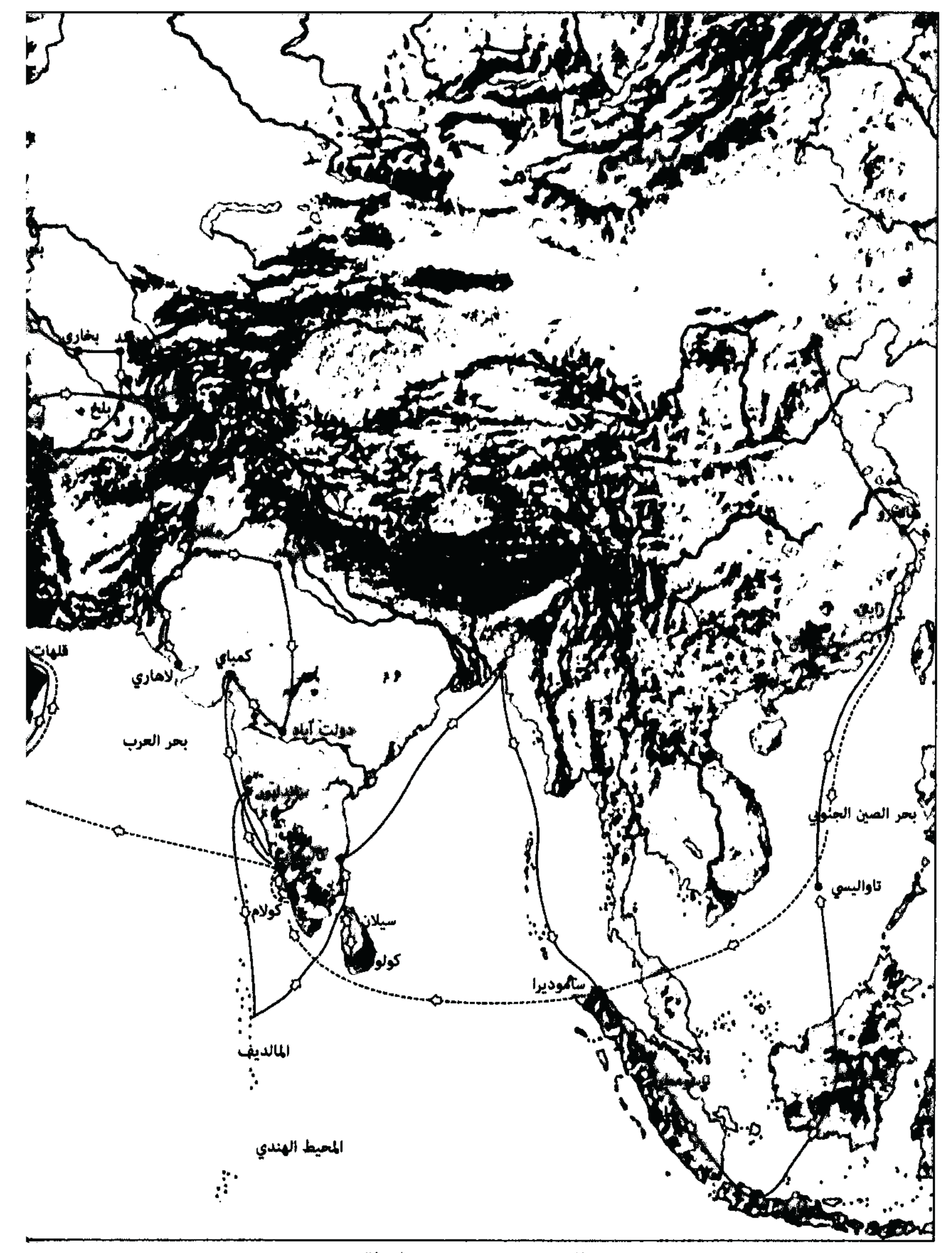
وبعد انتصار الإسلام خلال النصف الأول من القرن السابع الميلادي، وانتشاره في مصر وبلاد فارس، اندفعت جيوش المسلمين بقيادة الأمويين (661-750م) إلى شبه الجزيرة الأيبيرية غربا وحتى نهر السند شرقا. وانطلاقا من مصر اهتدى الفاطميون، خلال الحقبة الأخيرة من القرن العاشر، إلى أهمية استحداث خط تجاري يربط البحر الأحمر بالبحر المتوسط من ناحية وبالمحيط الهندي من ناحية أخرى.

وفي ضوء سعيهم إلى الحصول على سلع كمالية توغل التجار المسلمون أكثر فأكثر باتجاه الجنوب والشرق[2]. واقتدى هؤلاء التجار بالنبي محمد [صلى الله عليه وآله وسلم] ، ومزاولته التجارة وسفره مع القوافل التجارية المتنقلة بين مكة [المكرمة] ودمشق. ولقد ارتبطت التجارة بالحج إلى مكة [المكرمة] فالسفر إلى شبه الجزيرة العربية استنهض السفر في بحر العرب والبحر الأحمر.

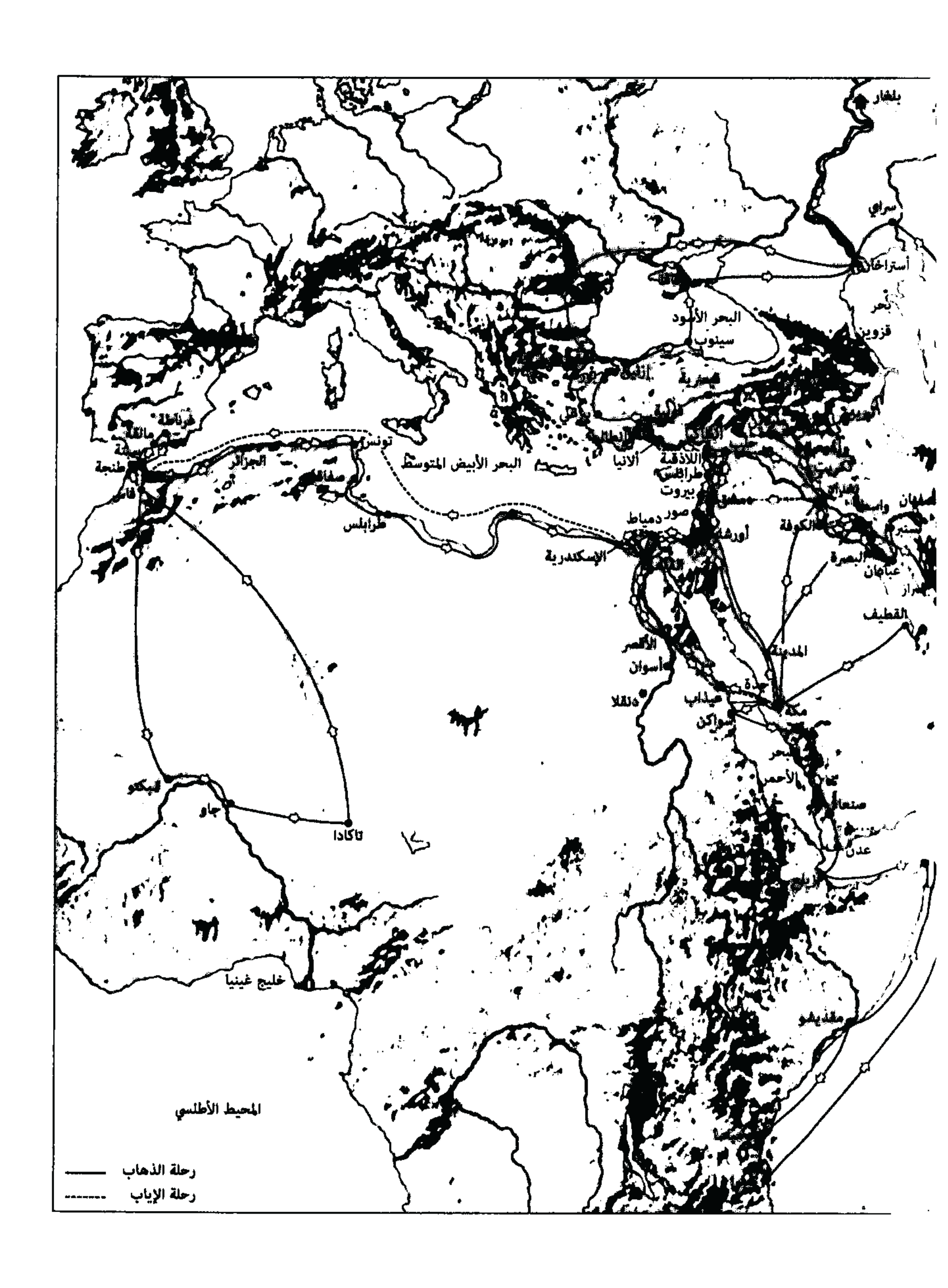
وقد وصل التجار المسلمون إلى الهند وجنوب شرقي آسيا، أي إلى إقليم كان قد خضع قبل قرون من الزمن إلى نفوذ الحضارة الهندية. كانت الديانة الهندوسية قد حلت مكان الديانة البوذية في مملكة سريفيجايا (Srivijaya) التي أحكمت سيطرتها على سومطرة (Sumatra) وعلى سواحل شبه جزيرة الملايو وفي باجان (Pagan) (الواقعة في بورما Burma الحالية) وفي أنغكور

Angkor (في كمبوديا) وفي أيوتثايا Ayutthaya (الواقعة في تايلاند). بيد أن الأقاليم الشمالية من فيتنام الحالية كانت تخضع للنفوذ الصيني، ومن ثم فإنها لم تعتنق الهندوسية. وتشهد الكتابات السنسكريتية والمعابد على وجود تجار هنود في الأقاليم الجنوبية من مملكة تشامبا. وحاز السلاطين المحليون شرعيتهم من خلال اعتناقهم الديانة الهندوسية واختلاقهم وشائج قرابة تربطهم بسلالات أسطورية. ووصل تأثير الديانة الهندوسية إلى الصين بفضل مكوث تجار وحجاج صينيين، حينا من الزمن، في جاوة Java وفي سريفيجايا وهم في طريقهم إلى الهند. بيد أن مملكة سريفيجايا خضعت في نهاية المطاف لإرادة الصينيين، وباتت في حقبة سلالة تانغ وسلالة سونغ تدفع للصين ما يشبه الإتاوة[3]. على صعيد آخر شهدت الهند، خلال القرنين الثالث عشر والرابع عشر، وصول أعداد كبيرة من التجار المسلمين إلى أراضيها، وشروعهم في تأسيس تجمعات محلية وعقدهم زيجات مع السكان المحليين. بالإضافة إلى ذلك ناصر العديد من الأمراء المحليين الإسلام، وشدوا من عضد المسلمين. ولا بد من الإشارة إلى أن سائر ديانات العالم قد تعايش بعضها مع البعض الآخر بسلام ملحوظ واحترام متبادل. ويشهد واقع الحال على أن بعض هذه الديانات قد عظّمت آلهة البحر المحلية وضمتها إلى نظامها العقائدي. وبما أن الحياة على سطح البحر مملوءة بالمخاطر، مثل العواصف والشعاب الخفية والمياه الضحلة والتيارات المحيطية ودوامات البحر (الدردر)، كان الملاحون وصيادو السمك المجربون يسترحمون ملائكة البحر لإنقاذهم من الهلاك أمام تحديات قد لا يكون لهم عهد بها. فكان البوذيون يقدسون إلهة البحر مانيمخالا (Manimekhala)، ويقدم الصينيون القرابين للإلهة «تيان في» (Tian Fei)، التي عُرفت باسم مازو (Mazu) أيضا.

وأدت اللغة العربية الدور نفسه الذي لعبته اللغة الإفرنجية أو اللاتينية (Lingua Franca)، فكانت العربية هي لغة التواصل على امتداد سواحل المحيط الهندي، ونُظِّمت الصفقات التجارية بناء على الشريعة الإسلامية[4]. وهكذا لم يفارق ابن بطوطة شبكة التجار المسلمين في رحلته التي أوصلته إلى الصين.



الخريطة (5) : رحلات ابن بطوطة



بلغار
سراي
أستراخان
بحر
قزوين
البحر الأسود
سينوب
ألانيا
اللاذقية
طرابلس
بيروت
صور
دمياط
أورشليم
الكوفة
البصرة
عبادان
القطيف
الإسكندرية
تونس
البحر الأبيض المتوسط
الجزائر
طنجة
طرابلس
الأقصر
أسوان
دنقلا
المدينة
جدة
عيذاب
سواكن
مكة
البحر
الأحمر
عدن
مقديشو
تاكادا
جاو
خليج غينيا
المحيط الأطلسي
رحلة الذهاب
رحلة الإياب

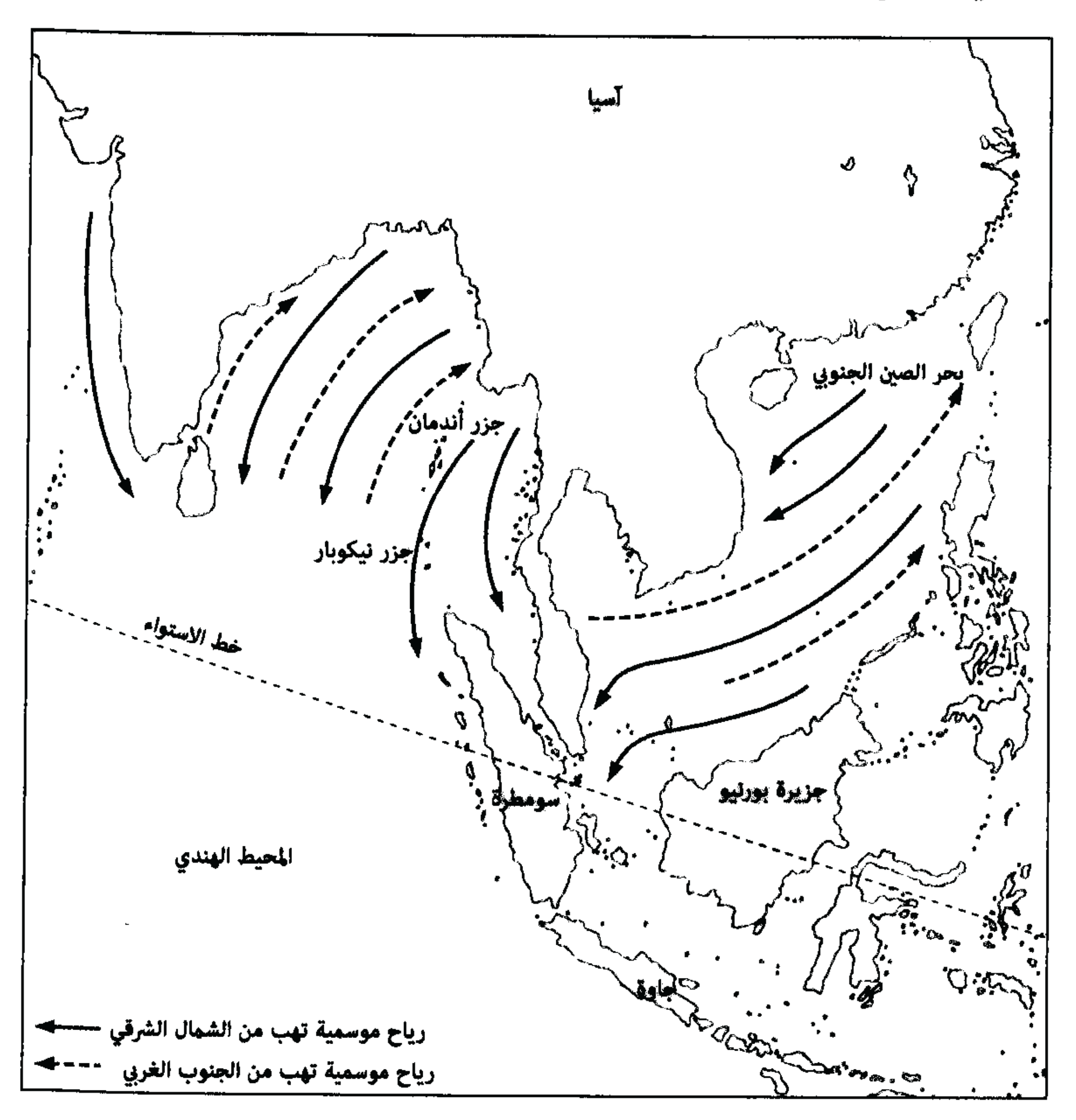
1 - المقومات: الرياح والمراكب والملاحة

تأثرت الملاحة البحرية والصفقات التجارية على سواحل المحيط الهندي بالرياح الموسمية، الـ Monsun، وهي كلمة يعود أصلها إلى كلمة موسم بالعربية التي تعني موسمي أو الرياح الموسمية. ويدور الأمر هنا باختلاف الضغط الجوي حيث يؤدي ارتفاع الضغط الجوي إلى هبوب الرياح الموسمية في مناطق الضغط الجوي المنخفض. ولما كان الملاحون قد أحاطوا علما بهذه الظواهر، منذ الألفية الأولى قبل الميلاد، فإنهم أخذوا يهتدون في رحلاتهم البحرية بالمعارف التي اكتسبوها مع مرور الزمن وباتوا قادرين على التنبؤ بالمناطق التي ستتعرض لضغط جوي مرتفع ولضغط جوي منخفض، ولاتجاه هبوب الرياح خلال فصول السنة المختلفة. فمن نوفمبر حتى يناير ينشأ في آسيا القارية، وبنحو منتظم، ضغط جوي مرتفع تهب في سياقه الرياح الموسمية الـ Monsun الآتية من جنوب آسيا على المحيط الهندي، فيأخذ بعضها طريقه إلى أفريقيا ويهب بعضها الآخر من الصين إلى جنوب غربي آسيا. وتهب خلال أبريل حتى أغسطس رياح صيفية، أو ما يسمى رياح جنوبية غربية، في الاتجاه المعاكس، ويزيد من سرعة المراكب الشراعية المنطلقة من شرق أفريقيا وبلاد العرب قاصدة الهند وشبه جزيرة الملايو، ومن ثم عبر جنوب بحر الصين للوصول إلى الصين. وقد شكلت جزيرة الملايو وشواطئها المحمية مرسى آمنا تقضي فيه المراكب فصل الشتاء بانتظار هبوب الرياح الملائمة[5].

وتجدر الإشارة إلى أن المسامير لم تُستعمل في صناعة السفن التي كانت تبحر في المحيط الهندي في ذلك الزمن؛ كما لم يُستخدَم الزفت أو القطران لعزل السفن والقوارب وحمايتها من تسرب المياه إلى داخلها. وكانت ألواح السفينة الخشبية يُشَدُّ بعضها إلى بعض من خلال ربطها بحبال مصنوعة من ألياف جوز الهند. وبناء على ذلك كانت ألياف جوز الهند تُعتبر من السلع المهمة في المنطقة. وقد شكل الحصول على الخشب مشكلة، حيث أدى تزايد الطلب عليه إلى قلة توافره في أقاليم البحر الأحمر والمناطق الواقعة على ضفاف بحر العرب. ولمواجهة مشكلة ندرة الخشب جرى نقله من الهند، ونتج عن ذلك انتشار التقنيات الهندية في تصنيع المراكب. إذ باتت المراكب توجهها مجاديف تعمل في مؤخرة السفينة، وأمست تمتلك شراعا مستطيلا شبه منحرف يُستخدم وفق سرعة هبوب الرياح. وكانت سبل الراحة متواضعة في هذه السفن التي كان طول بعضها يصل إلى نحو 30 مترا. ومع أن

مصادر مختلفة قد أشارت إلى توافر مقصورات مخصصة للتجار على ظهر هذه السفن في القرنين الثاني عشر والثالث عشر، فإن جودتها لم تكن تضاهي مقصورات السفن الصينية المسماة الجنك أو الينك (Dschunken)(*).

بيد أن السفن الصينية لم تكن على نسق واحد؛ فكما لاحظ ابن بطوطة في مطلع القرن الرابع عشر كان تعداد طاقم السفينة الكبيرة يبلغ، في الأحوال العادية، نحو 1000 فرد. أضف إلى هذا أن السفينة الكبيرة، المشيدة وفق



الخريطة (6): رياح موسمية في المحيط الهندي

(*) أي السفن الشراعية المستخدمة حتى اليوم في الصين وأقاليم أخرى في جنوب شرق آسيا، وتكمن ميزة هذه السفن في أن أشرعتها وهياكلها مصممة بنحو يُسهِّل عليها الإبحار حتى في أوقات هبوب الرياح العاتية ومواسم تلاطم الأمواج واضطراب البحر. [المترجم].

التصميم الصيني، كانت تمتلك ما بين ثلاثة أشرعة واثني عشر شراعا، وتتكون من أربعة طوابق. وخلافا لما كان دارجا في السفن العربية، في الداو (Daus)، كان الصينيون يعلقون الأشرعة من خلال حلقات مثبتة على الصواري. وأتاح هذا التصميم للملاحين أن يزيدوا أو يقلصوا مساحة الشراع وفق الحاجة. وبهذا النحو أضحت السفن الشراعية الصينية قادرة على «الإبحار فوق الريح»(*)(höher am Wind segeln) بكفاءة لا تضاهيها كفاءة السفن ذات الأشرعة المستطيلة أو المنحرفة. ولم يشكل الحصول على المواد الضرورية لبناء المراكب مشكلة، حيث توافرت في الصين كميات وافية من الخشب وما سوى ذلك من مواد ضرورية لنسج الأشرعة وصنع الحبال ولإغلاق وإصلاح الفجوات الناشئة في الجدار الخارجي للسفينة(**). من ناحية أخرى عرفت أقاليم جنوب شرق آسيا مراكب أقل حجما وذات أذرع ممتدة إلى خارج المركب، كما تشهد على ذلك النقوش البارزة على جدران المعبد البوذي بوروبودور (Borobodur). ولم تُستخدم هذه السفن في نقل الأرز من جاوة إلى سومطرة فقط، بل استُخدمت أيضا بوصفها سفنا حربية[6].

وكما يذكر ابن ماجد في مؤلفه المخصص لإرشاد الملاحين كان أهم رجل في السفن العربية، فضلا على الربان، هو الملاحَ أو المعلم؛ علما أن ابن ماجد نفسه كان من أفذاذ الملاحين، وقد دلل ابن ماجد على قدراته الملاحية بنظم قصائد منمقة في مؤلفه «الفوائد»(***)[7] عدد فيها قدراته الملاحية. و«المعلم» هو المسؤول عن تحديد مسار السفينة، وهو الآمر الناهي بالنسبة إلى العاملين المكلفين إما بدفع السفينة بالمجاديف وإما بغرف المياه المتسربة إلى باطن السفينة. كما تقع على عاتقه معرفة التغيرات التي تطرأ على الرياح الموسمية، وتغيير مسار السفينة أو تحديد موعد انطلاقها أو اختيار المرسى الآمن في الوقت المناسب. إذ إن الانطلاق إلى عرض البحر في ذروة هبوب العواصف الموسمية كان يشكل خطرا مميتا[8]. وسهّل الأسْطُرلاب، والبوصلة الصينية،

(*) «الإبحار فوق الريح» مصطلح متداول في علم الملاحة، ويعني إبحار السفن الشراعية - في ظل شروط معينة - في الاتجاه المعاكس لهبوب الرياح. [المترجم].

(**) أي للنهوض بمهمة الكلفات كما يقال في العراق، أو القلافة كما يقال في بلدان الخليج العربي. [المترجم].

(***) «الفوائد في أصول علم البحر والقواعد». [المترجم].



الصورة (3): صورة مركب موجود في هيكل بورودور، جاوة في حدود العام 800

عملية إرشاد السفن وتحديد اتجاهاتها ومعرفة مواقعها الجغرافية. أما في الليالي المظلمة فقد جرت العادة على أن تضرم النيران على السواحل وفي الجزر لإرشاد السفن المبحرة ومساعدتها على معرفة اتجاهها[9].

2 - من ابن بطوطة إلى ماركو بولو: تجار وموانئ

كان الربان يتسلم التوجيهات من مالك السفينة الذي غالبا ما يكون تاجرا. ومن غرائب الأمور أن نلاحظ أن اللغة السنسكريتية قد تبنت مصطلح نوفيتاكاس (nauvittaka)، للإشارة إلى رب أو مالك السفينة، وذلك باعتبار أن «فيتا» تشير إلى ثروته و«نو» إلى ملكيته للسفن[10]. وقدمت لنا الرسائل المتبادلة بين التجار اليهود معلومات قيّمة عن معظم أصحاب السفن. وتجدر الإشارة إلى أن هذه الرسائل قد عُثِر عليها في العام 1890 في كنيس ابن عزرا بالقاهرة مُخْفاةً في جنيزا أو جينزة بالعبرية، أي في مكان سري مخصص لأوراق ووثائق لا يجوز إبادتها أو إهمالها وفقا للديانة اليهودية. وتعكس رسائل الجينزة نشاطات واتصالات تجار توزعوا على منطقة تمتد من البحر المتوسط حتى المحيط الهندي، عبورا ببحر العرب، ونجحوا في تحويل هذه الأرجاء إلى

منطقة تجارية كبرى. وكمثال يعكس هذه التطورات نستشهد هنا بفحوى رسالة وجهها في العام 1130م نقيب تجار عدن، اليهودي مدموم ابن حسن، إلى تاجر يهودي آخر - تونسي الجنسية يسكن في بنغالور(*) - اسمه أبراهام بن ييجو، يخبره فيها بأنه استأجر مركبا لنقل بضائع ومسافرين عاديين من عدن إلى سيلان (سريلانكا الحالية). والجدير بالذكر هو أن هذه السفينة سرعان ما باتت تُعرف باسم «سفينة مدموم»، وأنها حظيت باهتمامات العديد من المؤلفين. من ناحية أخرى وجه التاجر اليهودي المذكور أعلاه، أعني بن ييجو، رسالة إلى شقيقه المقيم في الفسطاط (القاهرة القديمة) يخبره فيها بأنه أرسل إليه هدية مع هذه السفينة. وأغلب الظن هو أن هذه السفينة تنقلت فترة طويلة من الزمن بين عدن وسواحل الهند، وربما واصلت الإبحار باتجاه الغرب أيضا[11].

إلى جانب ملاك السفن اليهود بدأ التجار المسلمون في امتلاك السفن. وحيث إن الديانة اليهودية تحرم على أتباعها ركوب البحر وممارسة الأعمال في يوم السبت، لذا ما كان لدى المتزمتين منهم خيار آخر غير الاكتفاء بإدارة الرحلات البحرية انطلاقا من المرافئ، وترك جزء من هذه النشاطات في عهدة التجار المسلمين الذين دأبوا على تسيير قوافل بحرية لنقل الأفراد والبضائع. وكان المرء يطلق على أصحاب هذه القوافل اسم «الكارم» أو «الكارمية»(**). واستوطن تجار فرس وعرب في المناطق المطلة على الساحل الغربي من الهند، وساهموا في تأسيس مراكز تجارية، منها تلك التي انتشرت في ولاية كجرات الهندية(***). أضف إلى هذا أن السفن كانت تقوم برحلات منتظمة بين المرافئ الصغيرة المنتشرة على هذا الساحل. وكما استقر في القطاع الجنوبي من ساحل مليبار (MalabarKüste)(****) تجار أجانب يعتنقون الإسلام، استوطن فيه أيضا مسلمون كانوا قد اندمجوا بالمجتمعات المحلية من خلال روابط الزواج. ومثلما

(*) بنغالور هي عاصمة ولاية كارناتا الهندية. [المترجم].

(**) الكارم أو الكارمية هم تجار التوابل الواردة إلى مصر في العصر المملوكي من الهند وأقاليم الشرق الأقصى، عن طريق ثغور اليمن دون غيرها من الدول. واختلفت الآراء في تفسير اسم «الكارم». فهناك منْ يفترض أن اسم الكارم مأخوذ من كلمة «كواريما» الأمهرية، وتعني الهيل أو الحبهان. من ناحية أخرى يشير بعض الباحثين إلى احتمال أن يكون الكارمية قد نسبوا إلى تاجر اسمه «كريم» أو أنهم اشتهروا بصفة الكرم فنسبوا إليها. [المترجم].

(***) الواقعة في شمال غرب شبه القارة الهندية. [المترجم].

(****) هو الشاطئ الجنوبي الغربي من أراضي شبه القارة الهندية، ويسمى ساحل مالابار أيضا. [المترجم].

ركز ملاك السفن الهنود نشاطهم على الرحلات البحرية المحاذية للسواحل بالدرجة الأولى، كذلك امتهن الملاحةَ البحرية تجارٌ يتحدرون من ولاية كجرات (الواقعة في الشمال الغربي من الهند). وتوفر الرسائل المتبادلة بين التجار اليهود - رسائل جينزا أو جنيزة - معلومات قيمة عن الكثير من الصفقات التجارية المبرمة بين سماسرة كان نشاطهم يغطي مجمل المدن والمرافئ المنتشرة من المحيط الهندي حتى البحر المتوسط. والشائع أيضا هو أن زوجات التجار كن يراسلن أزواجهن، علما أن الرسائل التي عثر عليها الباحثون نادرا ما كانت موجهة من زوجة إلى زوجها. فجلها كان موجها من الزوج إلى زوجته. ولقد أسهمت هذه الرسائل في استمرار الروابط العائلية، حتى إن ابتعد الأزواج بعضهم عن بعض ردحا من الزمن – كما نلحظ ذلك من خلال مثال يعكس تجارب تاجر من أبناء الفسطاط سافر إلى الهند عبر عدن، لتسويق ما لديه من بضائع في سائر الثغور البحرية الواقعة بين عدن وساحل مليبار، واصلت زوجته الإقامة في الفسطاط يحدوها الأمل بأنه سيعود إليها في يوم قريب. ولأن الزوجة هددت بالطلاق على ما يبدو حاول الزوج مواساتها فكتب إليها في العام 1204م رسالة جاء فيها:

> «إن كانت هذه هي رغبتك فعلا فإني لا أرى أن لي حقا في لومك أو في معاتبتك أبدا. فالفراق طال فعلا وأنا لا أعلم ما إذا كان رب الكون سيجود عليّ بفرصة تسمح لي بالعودة إلى الديار المعهودة، وما إذا كانت التجارة ستفرض عليّ الابتعاد عنكم فترة لا أعرف مداها أبدا. [...]. من هنا فأنت التي تبتين بقرار الطلاق، فإن كنت تريدين الانفصال عني فعلا، فما عليك إلا أن تطلبي من القاضي الطلاق، وستكونين حرة طليقة في الحال. أما إذا كان الطلاق هو ليس بالأمر الذي تتطلعين إليه فإني أرجوك، والحالة هذه، أن تصبري على الفراق بضع سنوات أخرى»[12].

وحاول التاجر المذكور طمأنة زوجته ورفْع معنوياتها، حتى إنه اعترف بأنه بات يحتسي الكثير من الخمور للتغلب على وحدته، وأنه عفيف لا جارية له ولا يرتاد محلات الزنى. وأنه يعاني الوحدةَ وفراقَه لها.

كما ترسم بعض المصادر الأدبية الهندية صورة جيدة عن حياة الجماعات المختلفة القاطنة على ساحل مليبار وعن نشاطاتهم التجارية. وقد كانت النخب السياسية والعسكرية مولعة باقتناء الخيول العربية والفيلة، وكان اقتناء الفيلة يُعتبر من الكماليات فيما اعتُبر اقتناء الخيول والمحاربين من الضروريات. وتجدر الإشارة إلى أن الخيول والكافور قد حازت، وقتذاك، أهمية معتبرة في التجارة الهندية المنتشرة على سواحل المحيط الهندي. وكانت الخيول تُنقل من الموانئ المنتشرة على ضفاف الخليج [العربي] وضفاف البحر الأحمر، إلى الساحل الغربي من شبه الجزيرة الهندية. وعلاوة على البضائع الأخرى كانت أقاليم جنوب شرق آسيا والصين تُصدِّر إلى شبه القارة الهندية الزيوت العطرية المستخلصة من أشجار الكافور. وكان بعض الكافور ينقل، عبر بحر العرب، إلى عدن ومن هناك إلى الأقاليم الواقعة إلى الغرب من عدن.

وكانت الأنسجة عموما والأنسجة القطنية على وجه الخصوص في مقدمة البضائع التي تخصص في إنتاجها النساجون الهنود، لاسيما أن منتجاتهم هذه كانت تواجه طلبا كبيرا في الأسواق. وكان تجار شبه القارة يحيطون علما بالأذواق الدارجة في الأقاليم المختلفة المنتشرة في جنوب شرق آسيا، وكانوا يعلمون جيدا أن النخب الاجتماعية والطبقات العليا المتحدرة من ولاية كجرات تفضل اقتناء النوعيات الجيدة من الحرير، فيما فضلت أغلبية السكان شراء الأنسجة القطنية الملونة، وذلك لرخصها. ودرج هؤلاء التجار على مقايضة ما لديهم من سلع بالتوابل والزيوت العطرية. ومن خلال المراكز التجارية الرئيسة، مثل كاليكوت (Clicut) أو عدن، تدفق على العالم العربي الخزف والنقود المعدنية الصينية. وأدت مدينتا كاليكوت وكولام دورا مهما في سد حاجة ولاية كجرات وأقاليم العالم العربي للفلفل الأسود المستورد من الأقاليم المطلة على ساحل مليبار؛ كما تكفل هؤلاء التجار بإشباع طلب هذه الأقاليم للقرنفل وجوز الطيب العطري (Muskatnüsse) أيضا. وتجدر الإشارة إلى أن الفلفل الأسود كان يصل إلى الأسواق المصرية عبر الثغر اليمني، عدن. وبالمقابل درجت مصر على تصدير الفلفل وما سواه من التوابل الأخرى إلى الموانئ والمدن الإيطالية، مستخدمة في ذلك مراكب نقل تتحرك في البحر المتوسط. كما درج إقليم كامرومب الهندي (أي آسام الحالية) على تصدير البخور إلى العالم العربي. كما استورد الخليج [العربي] والأقاليم المطلة على البحر الأحمر ألياف جوز الهند، بالنظر إلى أهمية هذه الألياف في بناء

السفن ولعدم نموها في التربة المحلية. ويخبرنا الرحالة الأندلسي ابن جبير أن كميات عظيمة من ألياف جوز الهند كانت تُحمل على ظهور المراكب لتنقل إلى الأقاليم المطلة على البحر الأحمر. وكان الحديد أيضا من الخامات المهمة المستخرجة في الهند بصيغ مختلفة. وقد جرت العادة على أن تنقل هذه الخامات من ساحل مليبار إلى ناحية الغرب مرورا بمدينة عدن. بيد أن الكماليات والمواد الأولية لم تكن هي السلع الوحيدة المتاجر فيها على شواطئ بحر العرب، إذ كانت جزر المالديف الواقعة في المحيط الهندي تصدّر الودع(*) [أي الصدفات] إلى إقليم البنغال (Bengalen) (**)، وذلك لأن الصدف كان يُستخدم عملةً نقدية في الإقليم. وبالمقابل كانت جزر المالديف (Malediven) تحصل على الأرز من بلاد البنغال[13].

وجذب الساحل الأفريقي الأنظار لثرائه بالذهب والعاج والرقيق والأخشاب الضرورية لبناء المراكب ودور السكن. فالمراكب المسماة داو (Daus) كانت تُصنع من الأخشاب الأفريقية. ولا تفوتنا هنا الإشارة إلى أن أكثرية السفن التي كانت تبحر في مياه المحيط الهندي كانت من صنف مراكب الداو. ونظرا إلى استيطان العديد من المسلمين الشاطئ الأفريقي، وزواج الكثيرين منهم من نساء أفريقيات، تشكل مع مرور الأيام مجتمع أفريقي مسلم تمكن ممثلون لهم في ميناء كيلوا (Kilwa) [في تنزانيا الحالية] من تملك وإدارة مناجم الذهب والمعادن الثمينة الأخرى ونقلها إلى العديد من الموانئ[14]. وعليه تنقلت السفن الآتية من عدن بين مقديشو وومبازا [في كينيا الحالية] أو في كيلوا.

اعتُبرت مدينة كاليكوت، التي أشار إليها ابن بطوطة، من أهم الموانئ التي كان يرتادها تجار من الصين ومن سومطرة وسيلان ومن جزر المالديف ومن اليمن. وانتشر التجار المسلمون في جزيرة سيلان وفي المنطقة الجنوبية من ساحل كوروماندل (Koromandelküste) الهندي، والتقوا هناك مع زملاء في المهنة يتحدرون من سريفيجايا(***) ومن الصين واليهود المنتشرين في جميع الأرجاء.

(*) الودع أو المشقلة هو صدفٌ لا تزين به الدواب فقط، بل هو يستخدم أيضا كنقود سلعية في عملية المقايضة، علما أن الواحدة هي ودعة. [المترجم].

(**) الواقع في القسم الشرقي من شبه القارة الهندية والذي هو دولة بنغلادش الحالية. [المترجم].

(***) مملكة ملاوية قديمة في جزيرة سومطرة. [المترجم].

ومع أن الهندوسية والبوذية كانتا هما العقيدتين المسيطرتين على جنوب شرق آسيا، فإن التأثير الإسلامي اتسع وتعزز بفضل النشاط التجاري، وبفضل دعم الأمراء المحليين لجهود التجار المسلمين سواء كانوا من المحليين أو الأجانب، بغض النظر عن خضوعهم لنظام الطبقات المتبع في الهند.

بيد أن الملاحظ أيضا هو أن الاستقرار لم يعم التجارة البحرية فقط. فعلى خلفية سيطرة المغول على أجزاء شاسعة من آسيا وأوروبا (أي على خلفية ما يسمى حقبة «السلام المغولي» Pax mongolica)، الممتدة من العام 1200 إلى العام 1350 تقريبا، تمتعت الطرق البرية أيضا بقدر كبير من الأمان. وأتاح ذلك للحكام والرحالة والتجار الأوروبيين الفرص المناسبة لخلق علاقات وإبرام صفقات تجارية مع البلدان الخاضعة لهيمنة القبيلة الذهبية، بل حتى مع الصين نفسها.

ومن ضمن عائلات شمال إيطاليا الذين مارسوا التجارة في الصين وبلدان آسيوية أخرى تُعتبر عائلة آل بولو (Polo-Familie) من أشهرها. حيث زار والد ماركو بولو، نيكولو، وعمه ماتيو الصين مرات عديدة خلال الفترة الواقعة بين العامين 1250 و1269م، أي قبل قيام ماركو بولو برحلته الأولى إلى الصين في العام 1271 التي قادته إلى آسيا الصغرى الواقعة تحت نفوذ السلاجقة، وإلى الدولة الفارسية الإيلخانية(*)، وعبر طريق الحرير إلى حين وصوله إلى مقر الخان قوبلاي في الصين. وفيما عمل ماركو في خدمة خان الصين قوبلاي مارس أقرباؤه مهنة التجارة إلى حين مغادرتهم الصين (المملكة الوسطى) (Middle Kingdom) في العام 1292 [15]. وعاد ماركو بولو إلى إيطاليا عبر المحيط الهندي

(*) تعود تسمية الدولة الإيلخانية بهذا الاسم إلى هولاكو خان الذي لقب بإيلخان، وهي كلمة مكونة من مقطعين «أيل» بمعنى التابع و«خان» بمعنى ملك أو حاكم، والمقصود هو أن حاكم الدولة الإيلخانية تابع للخان الحاكم في عاصمة المغول قراقورم. ويعد هولاكو، الذي هو أحد أحفاد جنكيزخان، المؤسس الأول لسلالة سلاطين مغول حكموا بلاد فارس (إيران) والعراق وأجزاء من الشام ومن الأناضول والقوقاز. وجنحت الدولة الإيلخانية منذ نشأتها إلى الاستقلال عن العاصمة المغولية في أمور السياسة والحكم، كأن حكامها مستقلون تماما عن العاصمة قراقورم. وساعد البعد الجغرافي الذي يفصل بين منغوليا والإيلخانيين في إيران على أن يتخذ الإيلخانيون أساليب وعادات ونظما وغير ذلك من التقاليد الحضارية التي كانت موجودة في إيران، والتي لم يعهدها المغول من قبل، فأصبح الإيلخانيون كأنهم من ملوك الفرس.

ولما أتم هولاكو الاستيلاء على حصون الإسماعيلية في إيران واحتل بغداد، وقضى على الخلافة العباسية فيها في العام 1258م، أتته الأخبار بوفاة أخيه في الصين فعاد إلى أذربيجان. غير أن جيشه تابع تقدمه في بلاد الشام. لكن الجيش المملوكي بقيادة السلطان قطز أنقذ ما تبقى من بلاد العرب، إذ إنه انتصر على المغول في معركة عين جالوت الحاسمة في العام 1260 وأوقف تقدمهم. [المترجم].

ومرورا بالخليج العربي والبحر الأسود إلى أن وصل إلى البندقية (فينيسيا) في العام 1295. وعمل ماركو قبطانا لإحدى سفن البندقية خلال الحرب التي اندلعت بينها وبين جنوا. ووقع أسيرا في أيدي جنود جنوا. وانتهز ماركو هذه الفرصة فأملى على أحد رفاقه ذكرياته عن الأحداث التي عايشها خلال رحلته. ودبج رفيقه هذا ما يمليه عليه ماركو بأسلوب أدبي خلاب دفع البعض إلى أن يشككوا بصدقية ما رواه ماركو. وسرعان ما تبنى بعض المؤرخين هذه الشكوك. بيد أن معظم المؤرخين يرون أن المعلومات الدقيقة الواردة في تقرير ماركو عن رحلاته لا يمكن أن تكون ملفقة أبدا، بل هي عكست أحداثا عايشها ماركو حقا وحقيقة، وأنه بالتالي قد قام فعلا بهذه الرحلات.

ومن خلال الانتشار السريع لمرض الطاعون نحصل على صورة دقيقة عن مدى الصلة الوثيقة التي قامت، وقتذاك، بين الطرق البرية والمسالك البحرية ومدى كثافة استخدامها. بدأ انتشار وباء الطاعون بين العامين 1331 و1332 في أواسط آسيا في بادئ الأمر، ومن ثم انتشر في المؤسسات الجنوية في مدينة قافا (Kaffa) الروسية الواقعة في جزيرة القرم، ومن خلال العمليات التجارة وحركة المراكب انتقل الوباء إلى البحر الأسود والبحر المتوسط. وبعدما وصل الوباء إلى القسطنطينية والقاهرة انتشر الطاعون في أكتوبر من العام 1347 في مدينة مسينة الصقلية. وبعد فترة قصيرة، في العام 1348 على وجه التحديد، انتشر الطاعون في بيزا وجنوا والبندقية ومارسيليا وبرشلونة وفلورنسه. وفي العام 1349 انتقل الوباء إلى الشاطئ الجنوبي الغربي من إنجلترا، فتفشى من ثم في الجزر البريطانية إلى اسكتلندا. وتوسع خطره وانتشر عن طريق التجارة البحرية التي كانت تديرها الرابطة الهانزية (Hanseatic League) في ميناء كاليه الفرنسي ومدينة برجين النرويجية ومدينة كولونيا الألمانية وكوبنهاغن ومدينة لوبيك ومدينة نوفغورود[16].

3 - طريق الحرير البحري

يرى البعض بحر الصين الجنوبي منطقةً «تابعة» للمحيط الهندي، بما أنهما متصلان من خلال مضيق ملقا (Malakka) وسنغافورة من ناحية ومضيق سوندا

(Sunda) من ناحية أخرى. وبما أن الجزر اليابانية تحده من ناحية الشمال وخليج إندونيسيا من ناحية الجنوب فإنه يمكن وصفه بأنه بحرٌ يكاد يكون مطوقا من جهات متعددة، أي أنه شبه مغلق (Enclosed Sea).

وكان التجار وصيادو الأسماك الصينيون يبحرون بسفنهم الشراعية إلى جزيرة جاوة سالكين إما طريقا يمر عبر الفلبين وجزر الملوك وإما طريقا آخر يمر بساحل جنوب الصين وفيتنام، وكان بوسعهم من ثم أن يختاروا إما مواصلة الرحلة إلى جاوة عبر خليج تايلاند وإما الإبحار باتجاه الجنوب ليصلوا إلى جاوة (Java) عبر شبه جزيرة الملايو (Malaiische Halbinsel) وسومطرة[17]. وفي القرن الرابع عشر كانت الصين تمارس التجارة والملاحة البحرية، إما عبر نشاطات تجارية خاصة (غير قانونية) وإما عبر نشاطات تجارية حكومية ترتبط ببعثات تبشيرية وبسفارات أجنبية، وإما عبر تجارة الجزية [أي إكراه دول الجوار على استيراد كميات معينة من منتجات الصين]. وقد فشلت كل المحاولات التي بذلتها الدولة الصينية لوضع حد لعمليات التهريب وما سوى ذلك من نشاطات أخرى غير شرعية. وفي واقع الأمر لم يكن باستطاعة الدولة الصينية منع هذه التصرفات، إذا كانت هي نفسها غير قادرة على تأمين سلامة مواطنيها من البحارة وصيادي الأسماك ووضغ حد للهجمات التي يشنها عليهم القراصنة اليابانيون. واكتسبت التجارة الصينية مع الأقاليم الواقعة إلى الغرب من الصين زخما جديدا، حينما انخرط رجال الأعمال الصينيون في التنظيمات والروابط البحرية التي كانت موجودة في الصين أصلا. فيما فضل بعض الصينيين، والمسلمون منهم بالدرجة الأولى، مغادرة الصين للتخلص من تداعيات انهيار حكم المغول في الصين (في أقاليم فوجيان Fujian وغوانغدونغ ويونان)، علما أن هجوم قوات أسرة مينغ قد صعد من وتيرة الهجرة من الصين. وفي ضوء هذه التطورات بدا خليج إندونيسيا وشبه جزيرة ملايو مركزا مناسبا لاستقبال مسلمي الصين[18].

وقد سجل النشاط التجاري انتعاشا ملحوظا عقب وصول النازحين من الصين، وذلك لأن هؤلاء النازحين كانوا قد انتهزوا فرصة وجودهم في ديارهم الجديدة، في جنوب شرق آسيا، فأقاموا علاقات متينة وصفقات تجارية معتبرة مع رجال الأعمال المسلمين المقيمين في أقاليم تطل على المحيط الهندي وأخرى تقع على ضفاف بحر

العرب. وكتب الرحالة الصيني وانغ دايوان (Wang Dayuan)(*)، المتحدر من إقليم فوجيان، تعليقا على جولته في أقاليم المحيط الهندي وشبه جزيرة ملايو، جاء فيه:

«يقع الممر المائي بين هضبتين بارزتين كأنهما فكا تنين. والتربة جرداء وحقول الأرز نادرة بنحو لافت للنظر. والمناخ هناك شديد الحرارة والأمطار تهطل بكثافة معتبرة خلال الشهرين الرابع والخامس. ويميل القوم بقوة، صوب ممارسة القرصنة. أما منتجات البلاد، فإنها بدائية ولا تزيد على أخشاب النخيل الاستوائي(**) والقصدير. ويمكن القول إن البضائع التي يتاجر بها الصينيون هاهنا، هي الذهب والأنسجة الحريرية والقطنية والخزف [الصيني] والمراجل المعدنية وبضائع أخرى كثيرة. والملاحظ هو أن هذه الأقاليم تفتقر إلى البضائع الكمالية والسلع الرفيعة. وهكذا، فإن كل ما لدى القوم، هو أصلا غنائم حصلوا عليها في سياق استحواذهم على ثروات تجار آخرين بلا وجه حق. وحينما تبحر السفينة الصينية المسماة الجنك أو الينك (Dschunken) باتجاه الغرب، يتركها القراصنة هي وشأنها فلا يتعرضون لها في الأحوال العامة. أما إذا كانت عائدة من جزيرة كاريمون (Karimon)، فلا خيار لطواقم السفن غير الإسراع بحمل أسلحتهم ودروعهم الضرورية لمقاومة سهام المهاجمين. فقد جرت العادة وقتذاك على أن يهجم القراصنة بمائتي أو ثلاثمائة مركب من صنف الجنك الصيني. ومن حين إلى آخر تهب الرياح بالسرعة التي يتمناها الملاحون الصينيون فيفلتون من قبضة القراصنة. أما إذا خانهم الحظ فسيكون القتل هو مصير طاقم السفينة المعنية، وستُعرض البضائع المنهوبة في الأسواق حالا»[19].

يرسم غدا يوان في هذه السطور صورة للحالة التي كانت عليها ملقا (Malakka)، الإقليم الذي أخذ يؤدي دورا مركزيا في التجارة بين الغرب والشرق. ومن المجتمل أن

(*) رحالة صيني، ولد في فوجيان في العام 1311م وتوفي في العام 1350، سافر إلى جهة الغرب في رحلتين بحريتين ما بين العامين 1330 و1334 وبين العامين 1337 و1339. وكان قد أبحر على طول بحر الصين الجنوبي، وزار العديد من الأماكن في جنوب شرق آسيا. ووصل حتى جنوب آسيا، وهبط في البنغال وسيلان والهند. كما زار جزيرة سنغافورة وشمال أفريقيا، ووصل إلى ما لم يصل إليه السابقون، إذ زار مكة التي كانت تُدعى آنذاك «الجنة» عند الصينيين، كما زار البصرة في العراق ودمياط في مصر وغيرها من المرافئ والمدن العربية.
وهو يُعتبر أول بحار صيني يصل إلى المحيط الأطلسي في المغرب، وتُعتبر جولاته من أهم الرحلات التي أغنت أبناء الشعب الصيني بمعلومات عن البلدان العربية، كما كان لها دور في تنمية العلاقة بين الصين وبلاد العرب. [المترجم].
(**) نخيل ختم الشمع. [المترجم].

يكون هذا الوصف عن سنغافورة في ما قبل الحقبة الكولونيالية حين كانت ممتلئة بالتجار الصينيين والكمبوديين. وتجدر الإشارة في هذا السياق، إلى أن غدا يوان لم يُحدِّد مكان فكي التنين اللذين أشار إليهما. بيد أننا نعلم أن الملاحين والمسافرين الصينيين استدلوا بوصفه في طريقهم إلى الغرب[20].

وفيما دأب التجار الصينيون منذ أمد طويل على السفر باتجاه الغرب، مستغلين هبوب الرياح الموسمية على بلاد البنغال وعلى البحار الصينية، تشكلت في نحو العام 1000م، ملامح طريق الحرير البحري، الذي ربط بحر الصين الجنوبي والشرقي بالأقاليم الواقعة غربا. ومن بين البضائع الكثيرة التي جرت العادة في الصين على استيرادها، حلت المواد العطرية و«العقاقير الطبية»، أي المخدرات بالدرجة الأولى. وكمثال على هذه الواردات السلعية، التي يطلق الصينيون عليها مصطلح «زيانغياو» (xiangyao)، يمكننا الإشارة إلى الورد وأشجار المر والقرنفل وجوزة الطيب وثمارها وإلى المسك والعنبر والكافور.

وحظي العنبر باهتمام الصينيين. فكان الطلب عليه كبيرا جدا. والعنبر ما هو سوى القيء الذي يخرج من جوف الحوت، فيطفو على وجه مياه البحار وتدفعه الأمواج إلى السواحل، أو يُستخرَج من جوف الحوت النافق. وكان العنبر من السلع باهظة الكلفة في الصين، حيث كان يُستخدم في إنتاج العقاقير الطبية وفي صناعة العطور. كما كان الطلب على مختلف أصناف السلاحف البحرية كبيرا، علما بأن الدرقة، أي الصفائح القرنية أو العظمة الصلبة التي تغطي أجسام السلاحف، كانت تُستعمل في أغراض مختلفة. وكانت الطحالب والحلزون من جملة الأكلات المعتادة بالنسبة إلى الصينيين. كما ثمّن الصينيون اللؤلؤ تثمينا عاليا. وقد أشاد وان غدا يوان كثيرا بجودة اللؤلؤ المستورد من الفلبين، مشيرا إلى أن هذا اللؤلؤ تميز بلونه الناصع البياض وشكله الكُروي. ويعبِّر اللؤلؤ عن الثراء والجمال والقوى فوق الطبيعية، وعليه لا غرو أن يتغنى الشعراء الصينيون باللؤلؤ. وبناء على هذا التثمين العالي انتقل تجّار اللؤلؤ الصينيون إلى الجزر لمساومة الصيادين المحليين على الأسعار. وأحب الصينيون أرياش الطيور وأرياش رواف النهر الآتية من كمبوديا، فيما أحب الذواقة منهم أعشاش الطيور من سومطرة وبورنيو[21].

وقد بقي الحرير مئات من السنين متصدرا قائمة الصادرات الصينية. فكما كانت النخب الحاكمة في الأقاليم الواقعة على ضفاف بحر الصين الجنوبي تطلب الحرير بنهم كبير، كانت قلوب المستهلكين القاطنين في الأقاليم الواقعة غربا تتطلع بشغف عظيم إلى الحصول على الحرير الصيني. وفيما تولت الأقاليم الصينية الساحلية تصدير الحرير إلى كثير من المناطق الأخرى، مارسَ نظام تجارة الجزية دورا مهما في إغراق أسواق جنوب شرق آسيا بالحرير، حيث كان الحكام المحليون يتلقون كثيرا من الهدايا(*)، لقاء إعرابهم عن آيات الطاعة والولاء لأباطرة الصين.

أما ملقا، التي كانت في الأصل مستوطنةً تقع في المضيق المسمى باسمها، وإقليما يدفع الجزية لمملكة سيام (تايلاند الحالية)، فقد تحولت في مطلع القرن الخامس عشر الميلادي إلى مركز تجاري مهم. ويعود ذلك الارتقاء إلى عاملين رئيسيين: أولا موقع ملقا المتميز، إذ يقع إقليم ملقا على الطريق التجاري البحري المسمى باسم الإقليم. والعامل الثاني - كما يبدو - أن اعتناق الأسرة الحاكمة والنخب الاجتماعية الأخرى الإسلام، قد كرس مكانة رجال الأعمال والملاحين المسلمين بنحو قوي وفعال وجذبهم إلى الإقامة والعمل في ملقا.

وبغض النظر عن رحلات تشينغ هي(**)، فإن من حقائق الأمور أن عددا محدودا من السفن الشراعية الصينية كان يبحر في المياه الواقعة إلى الغرب من مضيق ملقا. فالمحيط الهندي كان يشكل حاجزا «طبيعيا» وعائقا نفسيا، بالنسبة إلى المراكب الصينية التقليدية (Dschunk جنك). وعليه، كانت ملقا (Malakka) مهيأة بنحو جيد لأن تصبح مركزا تجاريا لشحن وتفريغ البضائع ولإبرام الصفقات التجارية مع رجال الأعمال «الغربيين». علاوة على هذا تقع ملقا في موقع تتقاطع فيه الدورات المنتظمة للرياح الموسمية. من هنا لم يكن

(*) بما في ذلك الأنسجة الحريرية. [المترجم].

(**) تشينغ هي (Zheng He) بحار صيني، ويسمى بالعربية «حجي محمود شمس»، وُلد في العام 1371م في أسرة مسلمة تُدعى (ما) من قومية (هوي) بمقاطعة يونان في جنوب غربي الصين. قام برحلات عديدة زار خلالها البلدان الواقعة على سواحل المحيط الهندي وجنوب آسيا وأفريقيا ووصل إلى منطقة الخليج العربي والبحر الأحمر ومكة المكرمة، وكان ذلك في سبع رحلات استغرقت 28 عاما حاملا معه بضائع كثيرة من المنسوجات الحريرية والمجوهرات والعقاقير الطبية. [المترجم].

التجار في حاجة إلى انتظار حدوث تحول ذي بال في اتجاه الرياح الموسمية، إذا ما عزموا على الإبحار من خليج البنغال إلى بحر الصين الجنوبي. لذا حازت ملقا مكانة مفضلة في منظور التجار العرب والهنود والصينيين، حيث ساعد موقعها على تقليص الفترة الزمنية الضرورية لشحن وتفريغ بضائعهم. ووصلت أخبار هذا الإقليم ذي الموقع المتميز إلى أوروبا، في وقت مبكر نسبيا، في القرن الخامس عشر. فقد تحدثت عنه التقارير المصنفة من قِبل التاجر الجنوي جيروم من سانتو ستيفانو (Girolma da Santo Stefano) والرحالة الإيطالي المتحدر من بولونيا لودفيكو دي فارتيما (Ludovico de Varthema)(*). وبعدما وصل البرتغاليون إلى كاليكوت، سرعان ما سمعوا أخبارا تشيد بمزايا هذا المركز التجاري الشهير. وهكذا لا عجب أن يحتل حاكم الهند البرتغالية ألفونسو دي ألبوكيرك (Afonso de Albuquerque) إقليم ملقا في العام 1511م، وأجبر سلطان الإقليم على مغادرة وطنه واللجوء إلى بلاد الغربة. ويُعتبر ذلك الاحتلال إشارة إلى بدء حقبة جديدة بالنسبة إلى الأوروبيين(**).

وفي نهاية القرن الثالث عشر، بدأت الصين في انتهاج سياسة التوسع البحري. فبعدما عزّز المغول سيطرتهم على الصين، احتك القوم بالملاحة البحرية. وحفّز هذا الاحتكاك الإمبراطور قوبلاي خان على عبور البحر مرتين بهدف توسيع دائرة هيمنته على اليابان؛ بيد أن الأباطرة الأوائل من أسرة مينغ (Ming) سعوا منذ

(*) فارتيما رحالة إيطالي قيل عنه إنه كان أول أوروبي غير مسلم يزور مكة المكرمة والمدينة المنورة. وسمى نفسه «الحاج يونس». ولد فارتيما في بولونيا بإيطاليا. وربما كان جنديا قبل البدء في رحلاته البعيدة، التي قام بها طلبا للمغامرة والشهرة. وبدأت رحلته في خواتيم العام 1502م وبدايات العام 1503م، متجها من أوروبا إلى الإسكندرية ومنها إلى القاهرة. وترك مصر متجها إلى بيروت، ومنها إلى طرابلس وحلب ودمشق، حيث تمكن من الحصول على تسجيل اسم جديد له، هو يونس، في حامية مملوكية. ومن دمشق توجه إلى مكة المكرمة والمدينة المنورة باعتباره واحدا من المرافقين للمماليك في قافلة الحج (1503). وفي مكة المكرمة اتهمه تاجر مسلم بأنه جاسوس نصراني، ولكن فارتيما رد الاتهام بأنه من المماليك. وبعدما هدأت الشكوك من حوله، شرح له التاجر المكي أن الأوضاع مضطربة وعلى حافة الهاوية في البلاد بسبب أنشطة الإمبراطورية البرتغالية في المنطقة. وبعدما أحاط علما بحقيقة هذه التطورات والأحداث، ابتكر فارتيما حيلة للوصول إلى الهند. إذ إنه ادعى أنه خبير مدافع. وتظاهر بأنه ينوي تقديم خدماته لسلطان بيجابور (ملك الدكن) ومساعدته في حربه مع البرتغاليين. وأعجب التاجر المكي بفكرته وخبأه في منزله لتعود قافلة المماليك من دونه.

وبمساعدة التاجر المكي، ركب فارتيما سفينة تجارية في ميناء جدة متجهة إلى الهند. وأبحرت هذه السفينة جنوبا في البحر الأحمر وعبر مضيق باب المندب إلى عدن. وعند وصوله إلى عدن، ألقي القبض عليه وسجن باعتبار أنه جاسوس نصراني. كما اتهم بأنه أحد أفراد طاقم السفن البرتغالية، التي هاجمت المراكب العربية القريبة. لكنه تظاهر بالجنون في عدن، فتركوه يذهب. وركب سفينة متجهة إلى الهند في مارس من العام 1504م. [المترجم].

(**)نشأة نواة الاستعمار الأوروبي في جنوب آسيا وجنوب شرقها. [المترجم].

العام 1368 إلى تنفيذ استراتيجية مختلفة، تقضي بمنع التجارة الخاصة(*) لأنهم رأوا فيها منفذا يهيئ للأعداء المتربصين من خلف الساحل تنفيذ نواياهم الشريرة، واستعاضوا عنها بتوسيع مدى التجارة الحكومية القائمة على تجارة الجزية.

وانسجاما مع الاستراتيجية الجديدة، بعث الأباطرة وفودا رسمية إلى جنوب شرق آسيا، وحصلوا نظير ذلك على إتاوات حملتها إليهم الوفود العائدة من جاوة وتشامبا(**) وسيام وكمبوديا. كما حملت إليهم هذه الوفود فلفلا وخشبا أحمر. وكان الفلفل يُستورَد من ساحل مليبار الهندي بالدرجة الأولى. وكانت الكميات التي تستوردها الصين، تزيد بكثير على إجمالي ما تستورده البندقية وبرشلونة[22]. وكانت غوانزو (Guangzhou) (كانتون الحالية)، المدينة الواقعة على ضفاف نهر اللؤلؤ في جنوب الصين، هي المركزَ الرئيس لتسلُّم الإتاوات على شكل بضائع. وغني عن البيان أن هذه الوظيفة كانت قد جعلت من غوانزو مكانا يرتاده ليس الكثير من الموظفين فقط، بل وأعداد غفيرة من التجار أيضا.

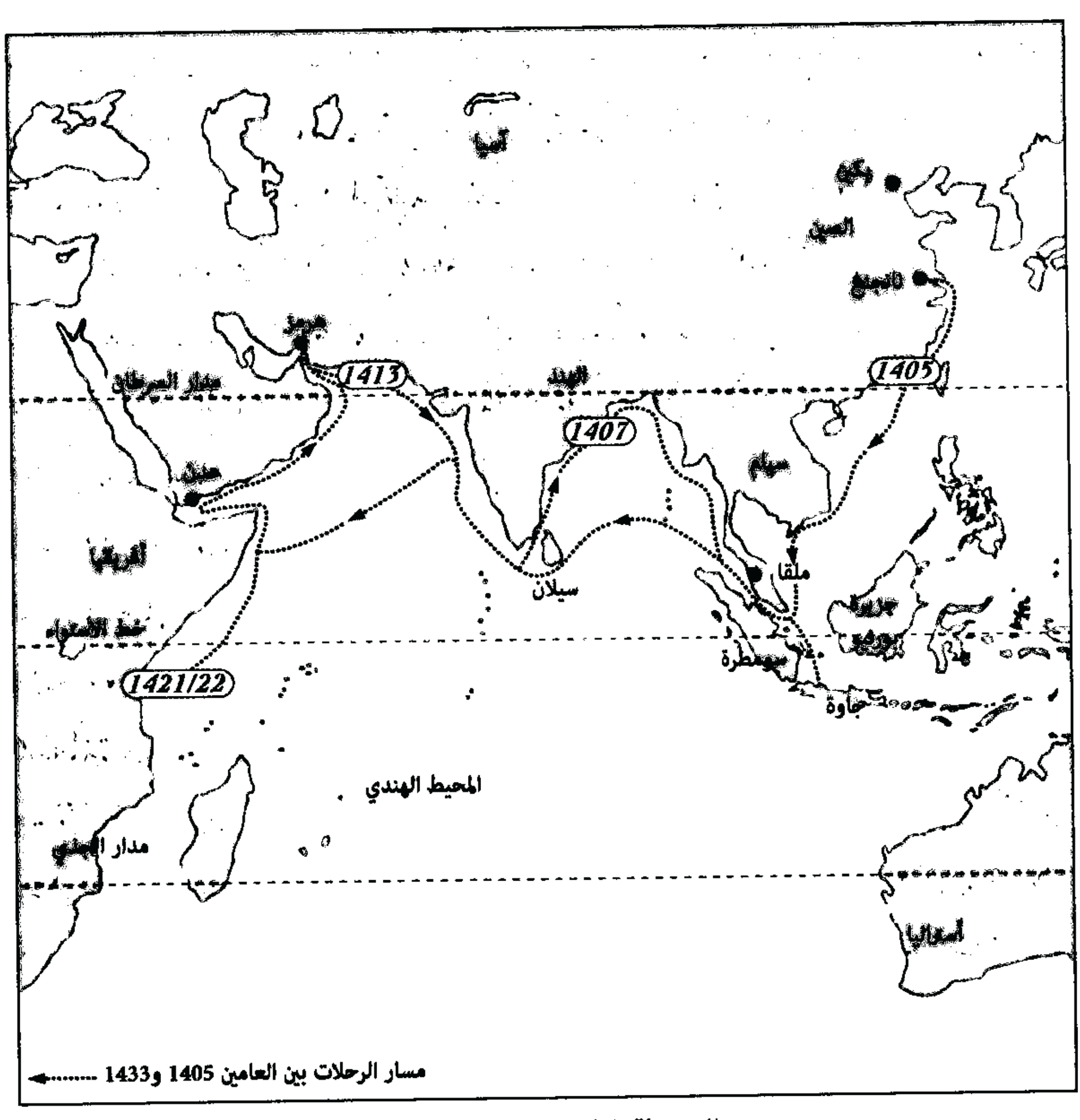
وبلغت النشاطات الحكومية في التجارة والملاحة البحرية الذروة في القرن الخامس عشر. وارتبط التوسع البحري باسم الإمبراطور يونغلي (Yongle). وكان الهدف من هذا التوسع تكريس نظام الجزية وبالتالي تكريس الهيمنة الصينية والإعلاء من شأن الإمبراطورية الصينية، أي «المملكة الوسطى» (Middle Kingdom)، كما كانت تسمى أيضا. ولتحقيق هذا كله أمر الإمبراطور بضرورة بناء مئات السفن. وبالتوافق مع هذه الأهداف أرسل يونغلي وخليفته في الحكم بين العامين 1405 و1433، العديد من الحملات البحرية إلى الطرف الغربي من المحيط الهندي، أي إلى المنطقة الواقعة بين ملقا وغرب أفريقيا، وإلى الجنوب الشرقي من آسيا، أي إلى المياه الفاصلة بين الفلبين وتيمور. وتولى نفر من خصْيان البلاط قيادة هذه الحملات، ومنهم (تشينغ هي) الذي يعتبر من أشهر القادة قاطبة الذين كُلفوا بقيادة هذه الحملات البحرية[23].

ولد (تشينغ هي) في العام 1371م، في كونيانغ (Kunyang). وكان أبوه وجده لأبيه قد زارا مكة المكرمة لأداء مناسك الحج. وقد قدَّم أبوه خدمات جليلة لسلالة

(*) غير الشرعية. [المترجم].

(**) مملكة هندية سيطرت، من القرن السابع الميلادي تقريبا وحتى العام 1832، على ما يمثل الآن جنوب ووسط فيتنام. [المترجم].

يوان (Yunnan)، التي كانت لاتزال تسيطر على مقاليد الحكم حينما بدأت سلالة مينغ بفرض نفسها لتحل مكان سلالة يوان. وبسبب رفضه السكوت عن استحواذ سلالة مينغ على مقدرات البلاد، اغتِيل أبوه وألقي القبض على ولده وفُرض عليه، بعدما خُصي، العمل في قصر الأباطرة هونغوو (Hongwu) ويونغلي (Yongle). وعاصر (تشينغ هي) حقبة توسع نفوذ الإمبراطورية الصينية برا وبحرا، وكُلف بتنفيذ التوسع البحري وفرْض سلطان الصين أولا على بحر الصين الجنوبي، وثانيا على خليج البنغال وبحر العرب[24].



الخريطة (7): رحلات تشينغ هي

وسلكت الرحلات الثلاث (الأولى 1405-1407، والثانية 1407-1409 والثالثة 1409-1411) الطريق التقليدية المعروفة لدى الجميع، والتي تحدث عنها ماركو بولو من قبل، وهي الإبحار عبر بحر الصين الجنوبي، ومضيق ملقا، مرورا بالمحيط الهندي إلى سيلان وإلى ساحل مليبار. فيما سلكت الرحلة الرابعة (1413-1415) الطريق المؤدية من بحر العرب إلى مضيق هرمز، وواصلت الإبحار باتجاه الساحل الشرقي من أفريقيا. وفضلا عن جباية الإتاوات، كان المطلوب من أسطوله ومن الطواقم البالغ عددهم 27 ألف ملاح، التدليل على قوة الصين وتكريس الوجود الصيني (في المحيط الهندي)؛ فدمر أسطول (تشينغ هي) أساطيل القراصنة في باليمبانغ في جزيرة سومطرة وشن الحرب على سيلان.

وللوقوف على المغزى الدقيق لهذه الرحلات، علينا أن نمعن النظر في تفاصيل رحلة (تشينغ هي) الخامسة (1417-1419): فهدف هذه الرحلة كان يكمن أولا في تأمين عودة السفراء الأجانب إلى أوطانهم، بعد انتهائهم من مقابلة الإمبراطور. ولم يزود الإمبراطور هؤلاء السفراء بقفاطين حريرية فقط، بل حصلوا منه أيضا على أنسجة من أنواع أخرى، وذلك لتسليمها إلى ملوكهم باعتبارها هدية من إمبراطور الصين. وتضمنت قائمة الموانئ المطلوب من أسطول (تشينغ هي) الهبوط فيها أسماء مدن عديدة، كان من ضمنها تشامبا وفهغ المطلة على الساحل الشرقي من شبه جزيرة ملايو، وجاوة وفلمبان (Palembang) في سومطرة، وملقا وكاليكوت (Calicut) وسيلان. بالإضافة إلى هذه المرافئ والمدن، تضمنت القائمة المذكورة «لازا» وعدن الواقعة في شبه الجزيرة العربية، ومقديشو وبارفا وماليندي الواقعة شرق أفريقيا[*]. وما خلا لازا لاتزال جميع المدن المذكورة في هذا السياق حية موجودة على أرض الواقع. ووفق ما تقوله بعض الروايات كانت لازا تبعد عن كاليكوت 20 يوما وليلة، وأنها كانت تقع بالقرب من مدينة عدن. وتزعم هذه الروايات أن هذه المدينة كانت تصدر الجِمال والعنبر والبخور. وفي المقابل كانت أفريقيا وعدن ترسلان عطايا مختلفة من ضمنها الزرافات. ومن المحتمل جدا أن يكون أصل الزرافات المهداة من عدن هو أفريقيا. وأغلب الظن أن السفراء، المشار إليهم وإلى هداياهم في المصادر المختلفة، قد كانوا في الواقع تجارا آثروا أن يربطوا سفراتهم بمهمات خاصة[25].

(*) في كينيا الحالية. [المترجم].

وقد أوقف الإمبراطور على نحو مفاجئ في العام 1421 تنفيذ هذه الرحلات وحظرها نهائيا في العام 1424. بيد أن هذا كله لم يمنع تنفيذ رحلة سادسة (1421-1422)، ورحلة سابعة (1431-1433) تولى (تشينغ هي) قيادتها مصحوبا بطاقم ضئيل العدد، وفق أغلب الاحتمالات. ووصلت هذه الرحلة إلى مكة المكرمة.

واختلفت وجهات النظر بشأن هدف ونجاح هذه الرحلات اختلافا كبيرا. فمن ناحية كانت هذه الرحلات دليلا على أن الصين كانت قادرة على اختراق بحر الصين الجنوبي والوصول عبر المحيط الهندي إلى بحر العرب، وإبرام صفقات تجارية كبيرة مع بلدان نائية، وبأنها من القوة بحيث تمكنت من تطبيق نظام الإتاوات على مختلف البلدان. وانطلاقا من وجهة النظر هذه أشار بعض المؤرخين إلى أن هذه الرحلات حققت للتجارة مكاسب وفيرة، وذلك لأن الصين نجحت في مقايضة ما لديها من كميات وفيرة من الذهب والفضة، بما تستورده من بضائع غربية. بيد أن البعض الآخر من المؤرخين يعتقد أن الصين قد أسرفت في تبديد ثروات عظيمة على تمويل ما تشتريه من بضائع كمالية غربية. وكيفما كانت الحال، الملاحظ هو أن الإمبراطور قد أسرف في تنفيذ مشروعات كثيرة، وفي خوض العديد من حروب لا طائل منها، وبلا اعتبار لتكاليفها. ولا بد من الإشارة إلى أن حاشية البلاط كانت تنظر إلى هذه المشروعات والحروب بعين نقدية، وتشكك في جدواها. وعلى أي حال، لقد نفذ (تشينغ هي) قرارات الإمبراطور القاضية بضرورة التوسع في فرض نظام الإتاوات على المناطق الواقعة إلى الغرب من الصين. بيد أن هذا التوسع لم يكن ناجحا ولا ملائما لتحفيز التجارة الصينية، وذلك لأن ذلك الزمن، كان قد شهد تحولات مهمة في الأنماط التجارية. فعديد من التجار أخذوا يهتمون بنشاطاتهم الخاصة بالدرجة الأولى وليس بتنفيذ مشروعات الحكومة المركزية. وأسفر هذا كله عن انحسار دور الأساطيل الصينية بشكل دائم.

وحتى يومنا الحاضر لاتزال الأبحاث في حيرة إزاء الأسباب التي دفعت الصين إلى أن تتخلى بنحو رسمي عن سياسة الهيمنة على البحر، لاسيما أنها لم تتعرض لضغوط خارجية تفرض عليها الانصراف عن سياسة التوسع البحري[26]. ويسوق الباحثون عديدا من الأسباب والتخمينات. ومن بين هذه التخمينات هناك وجهة نظر ترى أن نقل العاصمة من نانجنغ (Nanking) إلى بكين قد أسفر عن نشأة مركز جديد في شمال البلاد، فرض على الصين أن تهتم، بدلا من التوسع في السيادة على البحار،

بـتأمين سلامة حدودها الخارجية الشمالية، ونشر أكبر قوة ممكنة على طول الحدود مع المغول. من ناحية أخرى، يحمّل البعض الجهاز الحكومي المدني مسؤولية إهمال التوسع البحري. ففيما حظر الموظفون المدنيون، في العام 1436، بناء سفن أكبر، اتخذوا جميع التدابير الضرورية لخفض بناء المراكب البحرية الصغيرة. وهكذا نرى أن الصين قد امتلكت في حدود العام 1500 سفينة أو سفينتين حربيتين فقط، من أصل عشر سفن حربية، امتلكتها في سابق الأيام[27].

وقد بادر البرتغاليون، ثم الهولنديون، إلى محاولة فرض سيطرتهم على التبادل التجاري في جنوب شرق آسيا. ومن المحتمل جدا أن يكون تزايد انتشار التجار الصينيين في المركز التجاري الجديد ملقا (Malakka)، من جملة النتائج التي تمخضت عنها حملات (تشينغ هي). فمن مسلمات الأمور أن هذا الملاح الفذ كان قد نبه الرأي العام إلى أهمية الملاحة البحرية[28].

4

البحر المتوسط

«البحر المتوسط من أروع ما خلق الإله؛ فهو يغمر الجزر بمياهه، فيزينها ويحرسها في آن واحد. كما يقرب بين القارات مهما بعدت بينها المسافات، مسهلا على الملاحين التحرك من دون عوائق. ومن البحر نحصل على معارف كنا سنجهلها لولا هؤلاء الملاحون. على صعيد آخر فإن البحر يحدد مصير التجار في العالم الأجنبي، كما يطوِّر سبل الحياة نحو الأفضل، وذلك لأن الأغنياء يصدرون ما يفيض عن حاجتهم، ويساعد الفقراء في الحصول على ما يحتاجون إليه لمواصلة العيش»[1].

باسيليوس قيصرية(*)

«يربط الرأي العام البحر المتوسط بنشأة الحضارات في اليونان وروما القديمة أو في إيطاليا إبان عصر النهضة، ولم ينتبه أحد لما في وجهة النظر هذه من عيوب ومناحي قصور إلا في العصر الحديث»

(*) تولى باسيليوس قيصرية (329 أو 330-379م)، والمعروف أيضا باسم القديس باسيليوس الكبير، منصب الأسقف اليوناني للقيصرية التي كانت موجودة في كبادوكيا (في تركيا الحالية). ←

يُعتبر البحر المتوسط حتى يومنا هذا مثالا نموذجيا لجميع البحار. ويعود الفضل في اكتشاف هذه الخاصية الاستثنائية للبحر المتوسط إلى فرنان برودل (Fernand Braudel)(*) ومؤلفه الموسوم «البحر المتوسط» (La Méditerranée). ففي مؤلفه هذا كان برودل أول باحث يدرس بحرا معينا، انطلاقا من الظروف الجغرافية التي فرضت نفسها على هذا البحر طوال قرون كثيرة من السنين، ويرسم صورة إقليم خضع الإنسان فيه لتلك الظروف الجغرافية.

وعلى رغم أن برودل والباحثين الذين ساروا على نهجه قد أشاروا، واثقين، إلى وجود بحار متوسطة(**) في مناطق مختلفة في المعمورة، مشيرين في هذا السياق إلى أن بحر البلطيق مثلا هو بحر متوسط يقع إلى شمال البحر المتوسط الذي نعرفه، فإن الأمر الواضح أيضا هو أن أحدا من هؤلاء الباحثين لم يرَ أن البحر المتوسط، على سبيل المثال، بحرُ بلطيق جنوبي(***).

من جهة أخرى سبق كُتابُ العصور القديمة - أعني هيرودوت وتوكيديدز (Thukydides)(****) - برودل بقرون كثيرة من الزمن في تطوير فكرة «الهيمنة البحرية».

يربط الرأي العام البحر المتوسط بنشأة الحضارات في اليونان وروما القديمة أو في إيطاليا، إبان عصر النهضة. ولم ينتبه أحدٌ لما في وجهة النظر هذه من عيوب ومناحي قصور إلا في العصر الحديث. فهي تتجاهل كليا دور الطرف الشرقي من حوض البحر المتوسط(†). أما في اليوم الحاضر فإن الدراسات باتت تركز من ناحية على الاتصالات

← وهو يعتبر من أهم علماء اللاهوت، واشتهر بمقاومته جميعَ البدع التي ظهرت في الكنيسة في ذلك الوقت، وبجانب عمله عالم دين اهتم باسيليوس بالفقراء وتعاطف مع المحرومين. [المترجم].

(*) فرنان برودل (1902-1985)، مؤرخ فرنسي ركز دراسته على ثلاثة محاور رئيسة استغرق كل واحد منها عقودا عديدة من الزمن وتطلب دراسة مكثفة: أولا البحر الأبيض المتوسط، وثانيا الحضارة والرأسمالية، وثالثا الهوية الفرنسية. ومن أقواله: لا يمكن للمؤرخ أن يكون على قدم المساواة إلا مع تاريخ بلده. فهو يفهم غريزيا تطوراته المفاجئة وتحولاته وتعقيداته وجوانب أصالته وضعفه. ومهما كانت ثقافة المؤرخ عظيمة فإنه لا يمكنه امتلاك هذه الميزة عندما يرحل إلى ساحة أخرى. [المترجم].

(**) أي لها ما للبحر المتوسط من خصائص وشروط متجانسة. [المترجم].

(***) إذ إن رؤية من هذا القبيل كانت ستنقض تأكيدهم أن البحر المتوسط هو المثال النموذجي لدراسة سائر البحار. [المترجم].

(****) توكيديدز (460 ق. م - 395 ق. م)، مؤرخ إغريقي شهير، ومؤلف كتاب «تاريخ الحرب البلوبونيزية»، ويعد أول الذين أعطوا العوامل الاقتصادية والاجتماعية أهمية خاصة. [المترجم].

(†) في نشأة الحضارة. [المترجم].

عبر البحر، وعلى السلع والمغامرين الذين تولوا المتاجرة بالسلع عبر البحار والمحيطات، ومن ناحية أخرى على النفع الاقتصادي [المتأتي من الملاحة البحرية] وعلى التشرذم الطوبوغرافي [الذي تعرض له سطح الأرض بعناصره الطبيعية والبشرية][2].

فباسيليوس اللاهوتي المولود في القرن الرابع الميلادي، والذي كان واحدا من نخبة مدينة قيصرية الواقعة في الطرف الشرقي من البحر المتوسط، والتي تسمى باسمها: قيصرية، نقل إلينا في السطور المذكورة أعلاه صورة جيدة لتاريخ حوض البحر المتوسط، وللعلاقات التي نمّاها هذا البحر في مرحلة معينة من مراحل التاريخ.

وفيما نستشف من تعليقات باسيليوس وجود تصورات وهمية تبنتها الحقب المتأخرة من العصور القديمة بشأن «وحدة البحر المتوسط»، لاحت في الأفق - في الوقت ذاته - إرهاصات تحولات جذرية. فانهيار الإمبراطورية الرومانية وانسياح الشعوب أسفرا كلاهما عن انتقال مركز الثقل في التجارة والملاحة. ففيما كانت الإمبراطورية الرومانية الغربية تتدهور وتنحط، ارتقت في محيطها الهامشي مراكز تجارية جديدة من قبيل البندقية (فينيسيا). على صعيد آخر رأت بيزنطة أنها هي وحدها صاحبة الحق في فرض سلطانها على الطرف الشرقي من البحر المتوسط. وعلى خلفية نجاح المسلمين في نشر عقيدتهم في شمال أفريقيا والشرق الأوسط، وبعدما أُسندتْ إلى الإسكندرية وصور أدوار جديدة، تحولت القاهرة (الفسطاط) إلى مركز تجاري رئيس ذي علاقات واسعة تمتد إلى دمشق وبغداد في الشرق، وإلى عدن والأقاليم المطلة على المحيط الهندي في الجنوب، وإلى المرافئ المهمة مثل القيروان وقرطبة في الغرب.

وازدادت رقعة العلاقات التجارية في العالم الإسلامي بعد فتح جزيرتي صقلية وكريت. أما سلطان الدولة البيزنطية في البحر المتوسط فقد انحسر وبات يسري على الطرف الشرقي من هذا البحر وعلى البحر الأسود، علما أن الأباطرة البيزنطيين قد نجحوا لاحقا في انتزاع قبرص وكريت من يد المسلمين.

والملاحظ هو أن الفتوحات الإسلامية لم تؤد إلى تراجع النشاط التجاري في البحر المتوسط، بل أسبغت هيكلا جديدا على هذه التجارة. وتنطبق هذه الحقيقة على محور الشمال-الجنوب بنحو مخصوص، أي على العلاقات التجارية بين الشمال والجنوب. ففيما أدّت هذه التجارة دورا محوريا في العصر القديم - إذ كان شمال أفريقيا يزوِّد روما بالحبوب - تضاءلت أهمية هذه التجارة فيما بعد؛ ذلك لأنه لا روما ولا القسطنطينية

بات لهما نفوذ أو سلطان على السواحل الجنوبية من البحر المتوسط. وبالتزامن مع هذه التحولات اتسعت شبكة التجارة البيزنطية، فباتت تمتد من البحر الأسود وحتى البندقية، مرورا ببحر إيجة والبحر الأدرياتيكي (أدريا في إيطاليا)، أي إلى البندقية التي كانت صلة وصل مهمة بين العالم الإسلامي والعالم البيزنطي المسيحي. وغني عن البيان أن الدور الذي نهضت به البندقية قد أسفر عن ارتقاء إقليم أمالفي (Amalfi) الإيطالي. ومنذ العام 1000م تغير الوضع ثانية؛ ذلك لأن التجار اللاتينيين المتحدرين من شمال إيطاليا ومن إقليم البروفانس (Provence) (في فرنسا) وما سوى ذلك من بلدان كانت تتبع تاج أرغون قد آثرت أن تتولى بنفسها إدارة الصفقات التجارية. وعلى خلفية الاستيلاء على صقلية وسقوط الأندلس واندلاع الحروب الصليبية انطلق تحول جديد، تولت في سياقه مدن ودول تقع في الطرف الغربي من البحر المتوسط إدارةَ الرحلات البحرية بنفسها. وبعد انقضاء فترة ليست بالطويلة اندفعت هذه الرحلات أكثر فأكثر صوب الطرف الشرقي من البحر المتوسط. وفي هذا كله جنى الملاحون نفعا عظيما، من ناحية دخول معدات جديدة في عالم الملاحة البحرية (البوصلة والخرائط الملاحية)، ومن ناحية أخرى من التحولات المهمة التي طرأت على بناء السفن (على الأشرعة والمجاديف والشروع ببناء سفن أضخم). وتميزت هنا السفن الجديدة المسماة «القوادس»(*). فلما كانت هذه السفن قادرة على التحرك بواسطة المجاديف والأشرعة في آن واحد كان بمستطاعها الإبحار فترة طويلة من الزمن، ونقل كميات أكبر من البضائع. بل طُوِّرت هذه السفن لتكون صالحة للاستخدام في المحيط الأطلسي، وقادرة على مقاومة الرياح والأمواج السائدة في خليج بسكاي (Golf von Biskaya)[3].

1 - ارتقاء الجمهوريات البحرية(**)

ويعود الفضل في تطوير هذا النوع من السفن إلى الجمهوريات البحرية التي أسبغت ملامح جديدة على البحر المتوسط في القرون التالية. فقد نجحت جنوا وبيزا

(*) هي نوع معين من السفن مزودة بمجاديف لدفعها. ونشأت هذه السفن في إقليم البحر المتوسط واستُخدمت في الحرب والتجارة والقرصنة منذ الألفية الأولى قبل الميلاد. وشاركت القوادس في حروب آشور وفينيقيا القديمة واليونان وقرطاج وروما حتى القرن الرابع بعد الميلاد. وبعد سقوط الإمبراطورية الرومانية الغربية شكلت القوادس الدعامة الرئيسة للقوات البحرية البيزنطية، وكذلك لقوات المسلمين. [المترجم].

(**) المقصود بالجمهوريات البحرية هي كل من البندقية وبيزا وأمالفي وجنوا. [المترجم].

في مطلع القرن الحادي عشر في الاستيلاء على صقلية وسردينيا(*). وبصفتها كيانات جمهورية سياسيا خضعت هذه الجمهوريات لحكم الأقلية، علما أن مصيرها كانت تحدده أسر تجارية من قبيل آل دوريا (Doria) وآل سبينولا (Spinola) في جنوا، وآل فيسكونتي (Visconti) في بيزا. وهيأت الحروب - الصليبية بنحو مخصوص - الفرصة السانحة لأن تجني الجمهوريات البحرية أرباحا طائلة ومنافع جمة من تعاظم الحاجة إلى نقل الجنود واستخدام السفن الحربية، ومن اتساع التبادل التجاري مع بلاد الشام(**). على صعيد آخر انطلقت خلال الحرب الصليبية الأولى، في العام 1097 على وجه التحديد، سفنُ جنوا باتجاه الشرق؛ وذلك للمساعدة في فك الحصار المفروض على أنطاكية. وعلى خلفية الاستيلاء على المدينة حصل الجنويون من الأمراء اللاتينيين على العديد من الامتيازات والتسهيلات التجارية، مجاراة لما حصلت عليه منهم كل من صور وعكا(***)، علما أن الصليبيين كانوا قد جعلوا من عكا مستعمرتهم الرئيسة. وقدم الصليبيون المتحدرون من بيزا خدمات مشابهة واستوطنوا في عكا، وذلك على أمل الحصول على موطئ قدم في التجارة مع الشرق.

بيد أن أبناء البندقية كانوا أكثر القوم نجاحا. فعلى الرغم من انطلاقتهم المتواضعة، حيث امتهنوا في بادئ الأمر صيد السمك واستخراج الملح من مياه خليجهم، فإنهم نجحوا فيما بعد في أن يجعلوا من مدينتهم مركزا كبير

(*) ثانية أكبر جزيرة في البحر المتوسط بعد صقلية، وقبل قبرص. [المترجم].

(**) المقصود ببلاد الشام هنا هو ذلك الجزء من المشرق العربي الممتد على الساحل الشرقي للبحر المتوسط وحتى حدود بلاد الرافدين. وبالمفهوم الحديث تضم هذه المنطقة كلا من سورية ولبنان والأردن وفلسطين التاريخية، بالإضافة إلى مناطق مجاورة مثل منطقة الجوف ومنطقة الحدود الشمالية في السعودية. كما تشمل المناطق السورية التي ضُمت إلى تركيا إبان الانتداب الفرنسي على سورية، وقسما من سيناء، والموصل. وعند البعض تتسع المنطقة لتشمل كامل سيناء والجزيرة الفراتية. [المترجم].

(***) عكا كانت واحدة من أهم وأقدم المدن في فلسطين. فوفقا لما يرويه المؤرخون يرجع تاريخها إلى العام 3000 قبل الميلاد. وتقع في شمال فلسطين وتطل على ضفاف البحر المتوسط، وتبعد عن القدس نحو 180 كيلومترا. ووفقا للمصادر التاريخية حاول الفرعون تحتمس الاستيلاء عليها. كما لم تسلم من فتوحات الإسكندر المقدوني، حيث غزاها في العام 332 قبل الميلاد واستولى عليها وأصدر فيها عملة ذهبية تحمل اسم المدينة.
وفي العصر الإسلامي تولى فتحها في العام 636 شرحبيل بن حسنة ومعاوية بن أبي سفيان وعمرو بن العاص. وبعد استيلاء الصليبيين عليها في العام 1104 حررها القائد المملوكي الأشرف بن قلاوون من الصليبيين. وبعد تحولها إلى إمرة الدولة العثمانية حاول نابليون بونابرت الاستيلاء عليها سبع مرات في العام 1799، لكنه فشل بسبب مناعة أسوارها. وبعد الانتداب البريطاني، وخلال النكبة في العام 1948، سيطرت المنظمات الصهيونية على المدينة بعد معارك ومجازر نفذتها في المدينة لإجبار أهلها على الرحيل. وعلى الرغم من عمليات التهجير الدامية لاتزال نسبة الفلسطينيين في عكا تبلغ نحو 35 في المائة. [المترجم].

الأهمية، ليس في مجال النشاطات المالية فقط، بل في نقل المقاتلين الصليبيين والحجاج المسيحيين إلى الأراضي المقدسة في فلسطين. وللوقوف على أهمية هذه النشاطات الجديدة لا تفوتنا هنا الإشارة إلى أن أصحاب الشأن دفعوا عشية الحرب الصليبية الرابعة نحو 40 ألف مارك فضي عن عمليات النقل هذه. وبعد أن استولى الصليبيون على بيزنطة وعاثوا فيها فسادا ونهبوا خيراتها في سياق الحرب الصليبية، العائدة إلى العام 1204، دخل الغزاة كنيسة سان ماركو واستولوا على قصر الإمبراطور وعلى كنائس أخرى في القسطنطينية، فسرقوا جميع الكنوز التي وقعت عليها أيديهم بما في ذلك الكؤوس المطعمة بالجواهر، والمخطوطات الثمينة المكتوبة على أديم مصقول، والذخائر النادرة، وما سوى ذلك من غنائم استهوت أفئدتهم[4]. بيد أن الاستيلاء على المدينة وعلى بعض أراضي الإمبراطورية البيزنطية، واتفاق الصليبيين الغزاة على توزيع هذه الأملاك فيما بينهم، مكّن أبناء البندقية من أن يحصلوا على موطئ قدم في التجارة السائدة في البحر الأسود. غير أن الغزاة شعروا في الوقت نفسه بوجود خطر يهددهم من ناحية الشرق. كما تعيّن عليهم أن يردعوا المقاومة التي باتوا يتعرضون لها في آسيا الصغرى وفي البلقان. وحاولت جنوا، خلال فترة زمنية قصيرة نسبيا، انتزاع بعض ممتلكات البندقية المنتشرة في الطرف الشرقي من البحر المتوسط، بيد أنها آثرت، من بعدُ، تركيزَ اهتماماتها على الأقاليم الواقعة في الطرف الغربي من البحر المتوسط.

وإثر احتدام الصراع بين الحكام المسلمين، وظهور البوادر الأولى المشيرة إلى سقوط الأندلس في القرن الثاني عشر(*)، كرّست الممالك المسيحية وهي نبرة (Navarra) (نافارنا بالإسبانية) وأراغون (Aragón) وقشتالة-ليون (Kastilien-Leon)، نفوذها في الطرف الغربي من البحر المتوسط. والملاحظ أن برشلونة استحوذت على مكانة متميزة في تجارة البحر المتوسط، فأسرة أراغون كانت مهتمة جدا بأن تنجح مملكتهم في استقطاب حرفيين وتجار أجانب قادرين على

(*) لاحظ أن سقوط الأندلس كان قد بدأ منذ سقوط إشبيلية في العام 1248، فمنذ ذلك الحين أخذت حدود الأندلس تنحسر أكثر فأكثر، ولم يبق من الأندلس غير غرناطة وما حولها من المدن والقرى. وكيفما كانت الحال فبسقوط غرناطة في العام 1492 سقطت آخر إمارة إسلامية في شبه الجزيرة الأيبيرية. [المترجم].

سد الحاجة التي نشأت(*). وهكذا وصل إليها في القرن الرابع عشر حرفيون وتجار جاءوا عبر البحر من بيزا وجنوا، ومن البندقية ولومبارديا وفلورنسا. ولم يدم الأمر طويلا حتى أسست هذه الأقوام وكالات وروابط تجارية في الأقاليم التي غرُب عنها سلطان الإسلام والمسلمين. على صعيد آخر، وعلى خلفية تصفية الحكم العربي في جزر ميورقة (مايوركا الحالية) ومنورقة ويابسة (جزيرة إيبيزا (Ibiza) الحالية)، حازت أسرة أراغون قواعد لا تقل أهمية عن بُلَنْسِية(**) (فالنسيا Valencia الحالية)، أو بالأحرى لا تقل أهمية عن المدن الواقعة إلى الشمال من سلسلة جبال البرانس (Pyrenäen)، أعني مونبلييه على سبيل المثال وليس حصرا، وهي المدينة الفرنسية المطلة على ضفاف البحر المتوسط. تجدر الإشارة إلى أن التجار الكتالونيين اندمجوا في عمليات المتاجرة مع أقاليم المتوسط، ووسعوا دائرة نشاطاتهم، لتصل خلال القرن الثالث عشر إلى تونس والإسكندرية. في هذا السياق مارس بيع الجواري عامة، والجواري المتحدرات من شمال أفريقيا بنحو مخصوص، دورا مهما في الأسواق الأوروبية. من ناحية أخرى دأب سكان جزيرة مايوركا على المتاجرة مع بريطانيا وفلاندر (بلجيكا الحالية)، وأسهموا في إيصال الصوف والقماش الفلمنكي (الهولندي-البلجيكي) بنحو مباشر إلى حوض البحر المتوسط، أي إلى فلورنسا وبرشلونة ومدن أخرى عديدة، وذلك باعتبار أن هذه المدن كانت قد تخصصت في تصنيع الأنسجة.

(*) بعد المذابح وعمليات التهجير التي تعرض لها المسلمون واليهود أيضا، في سياق ما يسمى بعمليات التفتيش. [المترجم].

(**) فتح المسلمون بلنسية في العام 714، وإلى دولتهم في الأندلس يرجع الفضل في ازدهار سهل بلنسية، فقد شقوا على جانبي النهر أو الوادي الأبيض إحدى وثلاثين ترعة، وأجروا المياه لري أراضي الوادي. وكانوا يسمون هذه الترع السواقي. ودخل هذا الاسم العربي في لغة الإسبان وبقي ماثلا فيها حتى الآن. وقد رثى الشاعر الأندلسي أبو البقاء الرندي في نونيته الشهيرة نجم دولة الإسلام في الأندلس وذكر بلنسية فقال فيها:

لِكُلِّ شيءٍ إذا ما تَمّ نُقصانُ   فَلا يُغَرُّ بطيب العَيشِ إنسانُ
هي الأمورُ كما شاهَدْتَها دُوَلٌ   مَن سَرّه زمنٌ ساءته أزمانُ
دهى الجزيرَة أمرٌ لا عزاءَ لهُ   هَوى لَهُ أحدٌ وانهدَّ نهلانُ

حتى قال:

فاسأل بُلَنسيةً ما شأنُ مُرسيـة   وأين شاطبةٌ أَمْ أينَ جَيانُ
وأين قرطبةٌ دارُ العلوم فكـم   من عالم قد سما فيها له شانُ
وأين حمصٌ وما تحويه من نُزَهٍ   ونهرُها العَذبُ فياضٌ وملآنُ.

[المترجم].

وبالتزامن مع هذه المستجدات، وبالنظر إلى أهمية مادة الشب (Alaun)، في الصناعة النسيجية، تخصص البعض من أبناء كتالونيا (Katalanen) وإيطاليا في نقل هذه المادة المهمة بالسفن من ميناء فوجا (Phokaia, Foca) في آسيا الصغرى إلى مراكز الصناعة النسيجية في بلاد الفلمنك(*) مثل بروغ (Brügge) وغنت (Gent) وإيبرن (Ypern)، مرورا بالبحر المتوسط وبالسواحل الأوروبية المطلة على المحيط الأطلسي وبحر الشمال[5].

وتمخضت الثورة التي طرأت على عالم التجارة خلال القرنين الثاني عشر والثالث عشر عن تحولات جذرية في الأطر العامة للمبادلات التجارية. كما شكلت هذه الثورة أحد المقومات الرئيسة لتعزيز العلاقات التجارية واتساع دائرة هذه العلاقات. وفي سياق الموضوع الذي نتحدث عنه هنا يشير مصطلح الثورة إلى التحولات الجذرية التي تبناها التجار الإيطاليون خلال القرن الثالث عشر، وذلك رغبة منهم في ترشيد نشاطاتهم الاقتصادية، وفي جعل هذه النشاطات أكثر ربحية. فرجال الأعمال الإيطاليون لاحظوا أن الأنسب لهم هو أن يكفوا عن شراء الأقمشة الفلمنكية من معارض إقليم شامبانيا الفرنسي، وأن ينتقلوا إلى أماكن الإنتاج وإلى مدينة بروج بنحو مخصوص، ليستقروا فيها بشكل دائم ويتولوا إنتاج الأقمشة بأنفسهم. ويعود السبب الأساس الذي دفعهم إلى تنفيذ هذا التحول الجذري إلى معدلات النمو الكبيرة التي سجلتها أقاليم جنوب أوروبا في مجال المتاجرة بالكماليات. فهذه المتاجرة جعلت من تقسيم العمل في النشاطات التجارية أمرا حتميا لا مناص منه، وإجراء واعدا يبشر بوفرة في الأرباح. فما عاد تاجر الكماليات وتاجر البضائع التي تنشدها النخب الاجتماعية في حاجة إلى ركوب البحر من أجل زيارة المعارض المختلفة ومرافقة السفن الناقلة لبضائعه من مواقع العرض إلى الأسواق المحتملة، بل أضحى يسير ويوجه ويدير النشاطات الضرورية لإتمام الصفقات التجارية المتعلقة بشركته من مكتبه الكائن في جنوا أو في فلورنسا أو في بيزا. وهكذا وفيما أقام في أماكن الإنتاج وفي أسواق عالم ذلك الزمن وكلاءُ مكلفون بإتمام صفقات الشراء والبيع في أماكن إقامتهم، كان هناك ملاحون وحمالون

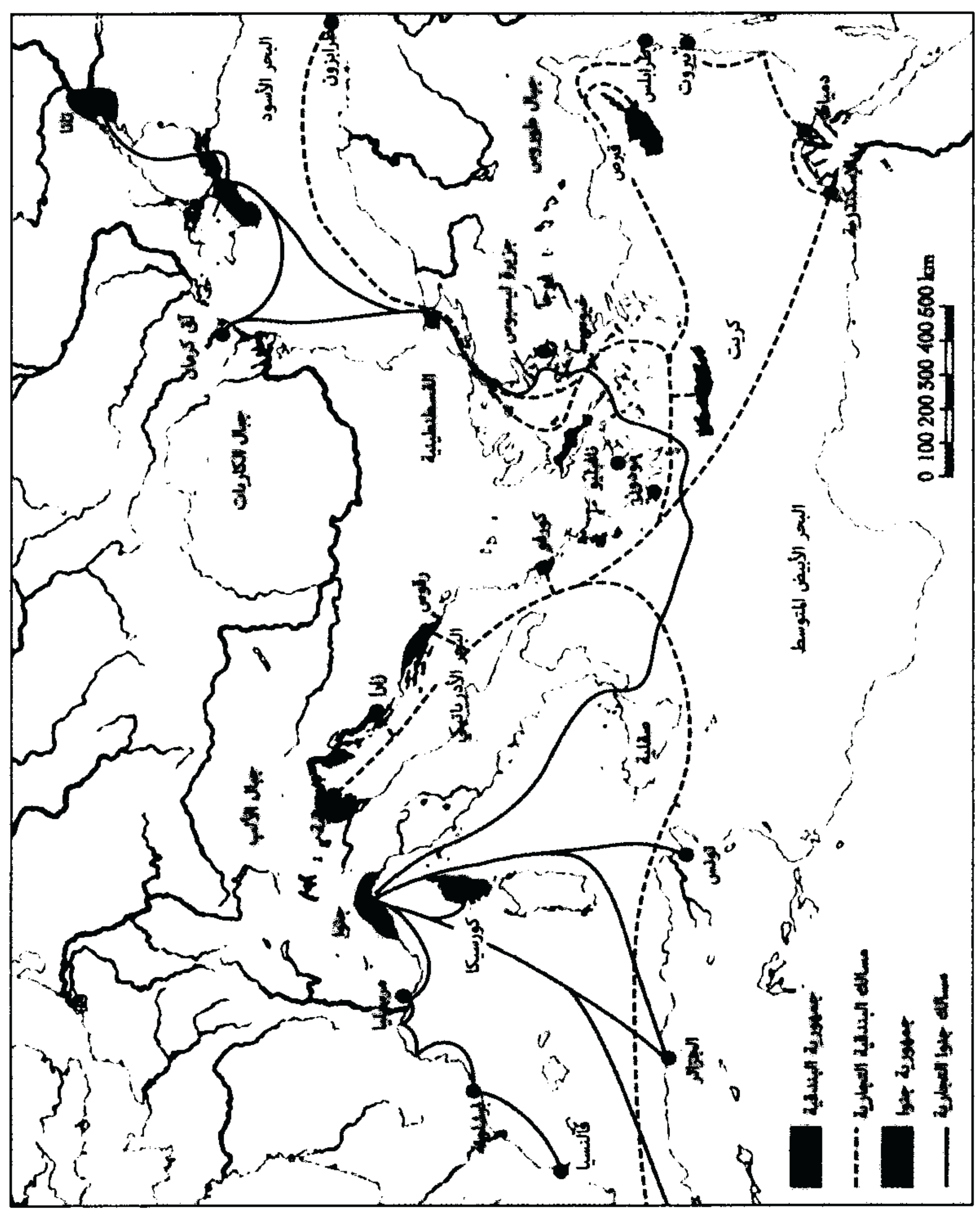
(*) أي البلاد الواقعة في شمال بلجيكا الحالية. [المترجم].

وعتالون وظيفتهم نقل البضائع إلى أسواق التصريف. فعلى سبيل المثال امتلكت في القرن الرابع عشر شركة أسرة دي باردي (Bardi)، المتحدرة من فلورنسا، شبكة فروع تغطي منطقة شاسعة تمتد من قبرص شرقا حتى فلاندر (Flander) وبريطانيا غربا. وحتّم ازدهار النشاط التجاري ضرورة انتهاج صيغ جديدة في العلاقات مع الشركاء التجاريين وفي النظم المحاسبية؛ ما أسفر عن انتشار سداد المدفوعات بالصكوك والحوالات وشيوع أسلوب التأمين البحري[6].

الجدير بالملاحظة أن فلورنسا كانت المدينة الرائدة في مجال التأمين البحري. ففرانشيسكو ديل بيني (Francesco del Bene)، التاجر المتحدر من فلورنسا، كان أول رجل أعمال يبرم في القرن الرابع عشر عقود تأمين على بضائعه المنقولة بحرا. على صعيد آخر سعى نفر من تجار يتحدرون من بيزا إلى إبرام عقود تأمين بغية خفض المخاطر المحدقة بالسفن التي تتولى نقل أقمشتهم من ميناء زاليرنو (Salerno) [في إيطاليا]، بل ذهب بعضهم مذهبا أبعد، فقد اهتدى نفر من التجار إلى التأمين على الجواري الحوامل قبل ركوبهن البحر. وتطور هذا النهج في القرن السادس عشر فتحول إلى فرصة جديدة تدر مالا وفيرا[7].

وللتدليل على عمق التكامل الذي عمَّ تجارة البحر المتوسط يمكننا الاستعانة بتدفقات الذهب والفضة، علما أن هذه التدفقات مارست أيضا دورا مهما في ربط أقاليم أوروبية أخرى بالبحر المتوسط. فبعد استخراج الفضة من مناجم أواسط أوروبا نراها كانت تتدفق، عبر التجارة، غربا وجنوبا. من ناحية أخرى درج سكان جنوا وجنوب إيطاليا على سداد حساباتهم بالفضة. وأخيرا وليس آخرا، وفي سياق تجارة جنوا والبندقية مع بلاد الشام، تدفقت الفضة بمعدلات نمو متزايدة. فإذا كان تجار جنوا والبندقية قد اعتادوا في القرنين الثاني عشر والثالث عشر على أن يشتروا من سورية في المقام الأول أنسجة قطنية ونسيج الكتان، والسكر المكرر [النقي] والزجاج، ودرجوا على أن يُسَيِّروا عبر طرق بلاد الشام القوافلَ المحملة بالتوابل الهندية، فقد تغيرت اهتماماتهم وتمحورت في نهاية القرن الثالث عشر وبدايات القرن الرابع عشر حول شراء المواد الخام من سورية. فالآن أمست ظاهرة اعتيادية أن تُستورَد كميات كبيرة من القطن الخام لتصنيعه في لومبارديا (Lambardei)، وكميات من خام السكر لتكريره في البندقية، وشيد أصحاب الشأن في مدينة مورانو (Murano) مصانع لإنتاج الزجاج بطراز مدينة البندقية (طراز فينيسيا).

وتجدر الإشارة إلى أن منتجات هذه المصانع كانت تباع في أسواق الشرق الأوسط وفي أسواق الأقاليم الواقعة إلى الشمال من جبال الألب. وهكذا ومنذ القرن الثالث عشر نشأ طريق جديد موازٍ للبحر الأسود. وبسبب هذا الطريق أضحت القسطنطينية وفيودوسيا (Feodosiya or Kaffa)، في جزيرة القرم، وتانا (Tanna) المطلة على بحيرة آزوف (الروسية)، مراكز تجارية ذات أهمية معتبرة في نقل كميات متزايدة من سبائك الفضة إلى غرب وأواسط آسيا، وإلى الهند والصين أيضا.



الخريطة (8): خطوط البندقية وجنوا الملاحية في البحر المتوسط ومسالكهما التجارية

وفيما مضت أوروبا المسيحية قدما في استخراج الفضة واستخدامها عملةً في المبادلات اليومية، وبضاعةً رائجة في مختلف الأسواق الأجنبية، كانت العملة الذهبية هي المسيطرة في العالم الإسلامي. وظل الأمر على هذا المنوال إلى أن جرى التعامل بالفضة الأوروبية في أسواق العالم الإسلامي. وكيفما كانت الحال فالعالم الإسلامي كان يحصل على الذهب من مناجم أقاليم غرب السودان القديم، أي من مناجم الأقاليم الواقعة في أعالي نهر السنغال والنيجر(*). وانطلاقا من هذه المناجم كان الذهب يُنقَل عبر الصحراء الكبرى إلى الشمال، أي إلى [دولة الإسلام] في الأندلس، وإلى تونس والمهدية [في الجمهورية التونسية الحالية]، وإلى مصر في الشرق. واستقطب هذا الذهب أنظار التجار المتحدرين من صقلية وبيزا وجنوا، لاسيما أن هؤلاء أيضا كانوا يسهمون في التجارة مع أفريقيا.

وبما أنه لم يكن في الإمكان الاستغناء عن العملة الذهبية في المتاجرة مع جنوب إيطاليا وصقلية وإسبانيا، ولما كانت تجارة جنوا في البحر المتوسط وتجارتها مع دول المغرب العربي وبلاد الشام مصدرا متزايد الأهمية للحصول على سبائك ذهبية، فقد سكَّت جمهورية جنوا في العام 1252 عملة ذهبية خاصة بها اسمها الجنوفينو (Genovino). وحذت فلورنسا حذو جنوا لحاجتها الماسة إلى عملة ذهبية تصلح لسداد قيمة مشترياتها من حبوب صقلية، فسكَّت في العام نفسه الفلورين (Florino) أو الغولدن (Gulden) الذي ستكون له علامة متميزة في تاريخ النقود الأوروبية[8].

2 - القوة التجارية الجديدة في بلاد الشام

أسفر توغل المماليك والعثمانيين في الطرف الشرقي من البحر المتوسط، خلال النصف الثاني من القرن الرابع عشر، عن نشأة تحولات هيكلية غيَّرت خصائص الطرف الغربي من هذا البحر. فنجاح المماليك في تحرير مدينة عكا في العام 1291، وقرار البابا بحظر المتاجرة مع المسلمين، جعل تجار جنوا - المهيمنين أصلا على الصفقات التجارية في الطرف الغربي من المتوسط وفي البحر الأسود أيضا - يفكرون أول مرة في استكشاف طريق بحري يدور حول أفريقيا. وعلى رغم أن حملة الأخوين فيفالدي (Gebrüder Vivaldi) الاستكشافية العائدة إلى القرن الثالث عشر لم تسفر عما كان متوقعا منها،

(*) تجنبا للالتباس نود التنبيه إلى أن السودان اشتمل جغرافيا على تشاد والنيجر ومالي في حقبة الاستعمار الغربي لأفريقيا. [المترجم].

ولم تصل إلى ما هو أبعد من شمال أفريقيا، فإن الحقيقة الماثلة تؤكد أن القارة الأفريقية لم تكن مجهولة تماما بالنسبة إلى تجار جنوا. فقد توغل في القرن الرابع عشر ملاحون يتحدرون من جنوا وكتالونيا ومايوركا (ميورقة)، في المحيط الأطلسي، ونجحوا وفقا لبعض التكهنات في وقت مبكر، أي قبل العام 1350، في الوصول إلى جزر الكناري، وربما إلى سلسلة جزر ماديرا (Madeira) أيضا، بل تذهب بعض التكهنات مذهبا أبعد فتزعم أنهم حطوا أقدامهم في جزر الأزور (Azoren)[9]. من هنا لا غرو أن نعثر بين خرائط كتالونيا العائدة إلى العام 1350 على خريطة تصور البحر الأسود والبحر المتوسط وسواحل المحيط الأطلسي، وتعرض علينا مسافات دقيقة ومسارات الساحل، لتسهيل قيادة السفن وتمكين قباطنة السفن من التعرف على مواقعهم في عرض البحار[10].

وفي بادئ الأمر لم تكن لدى الإمبراطورية العثمانية تطلعات بحرية. ومن ثم وانطلاقا من إمارة صغيرة تقع في الشمال الغربي من بلاد الأناضول استولى العثمانيون في بادئ الأمر على إقليم بورصة، وعلى الأقاليم البيزنطية الواقعة في الأناضول. وفي خمسينيات القرن الرابع عشر شنوا غارات على البلقان. وبعد فترة قصيرة من الزمن نقلوا عاصمتهم من بورصة إلى أدرنة. وبعد الاستيلاء على مدن أخرى، من بينها صوفيا ونيش وسلانيك، خاض العثمانيون معركة قوصوة (Amselfeld) التاريخية؛ فهذه المعركة أنهت سلطان الصرب [في البلقان]. وبفضل الدعم الذي قدمته البندقية لم يتعرض المركز التجاري رقوس، ولا كرواتيا المجرية، ولا الجزر الواقعة في شرق البحر المتوسط، ولا مدن دالماسيا المطلة على ضفاف المتوسط، للدمار الذي تمخضت عنه معركة قوصوة. وهكذا آثر العثمانيون عدم مهاجمة هذه الأقاليم. وبعدما نجحوا في الاستيلاء التام على بيزنطة في العام 1453 توغل العثمانيون في حوض البحر الأسود، واستولوا على ميناء آق كرمان (أي القلعة البيضاء)، ذي الأهمية الكبيرة بالنسبة إلى سفن جنوا. ولم يدم الأمر طويلا حتى أضحى البحر الأسود فضاء يهيمن عليه التجار المسلمون. ولكن وبعد مرور فترة قصيرة نسبيا بات حوض البحر الأسود مسرحا يشارك فيه، أيضا، التجار اليهود السفارديم(*) الذين طُرِدوا من إسبانيا بعد انهيار الحكم العربي في الأندلس[11].

(*) ابتداء من القرن الثامن الميلادي أصبحت كلمة «سفارد» تستخدم في العبرية، للإشارة إلى إسبانيا. أما في الوقت الحاضر فإنها تشير إلى اليهود الذين تحدروا من إسبانيا والبرتغال، وذلك لتميزهم عن اليهود الإشكناز الذين عاشوا في ألمانيا وفرنسا وفي أقاليم أخرى من القارة الأوروبية. [المترجم].

وإذا كان تجار جنوا قد تضرروا من جراء هذه التحولات فإنهم نجحوا في التقليل من خطرها على نشاطاتهم الاقتصادية، إذ نقلوا، مثلا وليس حصرا، إنتاج السكر إلى الطرف الغربي من حوض البحر المتوسط في بادئ الأمر، وإلى أقاليم المحيط الأطلسي بعد ذلك. كما نجحوا في تعويض خسارتهم مناجم الشب في فوجا (Phokaia, Foca) بعدما اكتشفوا الشب في مناجمَ تولفا (Tolfa) الإيطالية. وواصل التجار التعامل مع بلاد الشام، علما أن هذه الساحة لم تعد حكرا على تجار البندقية، بل أمست تستقبل لاعبين آخرين، يتحدرون من مملكة أراغون بالدرجة الأولى. وقد هيأ الاستيلاء على نابولي فرصة سانحة بالنسبة إلى تجار أراغون، فهو لم يمنحهم السيطرة على تجارة جنوب إيطاليا فقط، بل مكّن بلنسية أيضا من أن تكتسب أهمية مضاعفة بعدما أصبحت مركزا للسلطة القضائية المكلفة بالفصل في المنازعات البحرية والتجارية. ومهما كانت الحال ففي شبه الجزيرة الأيبيرية اكتسبت فيما بعد المتاجرةُ مع ما تبقى من أقاليم إسلامية (غرناطة) أهمية كبيرة فعلا. فغرناطة باتت مركزا يلتقي فيه تجار يتحدرون من جنوا وفلورنسا وكتالونيا بمسلمين ويهود يتاجرون بالحرير والفواكه الجافة والخزف[12].

وبعد انهيار الحكم العربي في غرناطة في العام 1492 تعرضت التجارة لانتكاسة كبيرة، لاسيما أن المسلمين واليهود كانوا قد أُكرهوا على الاختيار بين اعتناق المسيحية أو مغادرة الأندلس والهجرة إلى بلدان أخرى. وبعد طردهم من الأندلس استطاع اليهود أن يلجأوا إلى جنوب إيطاليا وإلى البرتغال، وأن يستقروا بعدما طُردوا من هنا أيضا، في شمال أفريقيا وفي الأقاليم الواقعة في الطرف الشرقي من البحر المتوسط. وفي الدولة العثمانية بنحو مخصوص مارس اليهود السفارديم التجارة ومختلف المهن الحرفية، فكانوا مكسبا اقتصاديا كبيرا بالنسبة إلى تطوير الهياكل التحتية.

وأسفر استيلاء العثمانيين على سورية ومصر (1517/1516) عن نشأة بحر متوسط عثماني، فإسطنبول أمست وقتذاك تسيطر على ما مجموعه ثلاثة أرباع سواحل المتوسط[13].

وجهد العثمانيون في تنمية الاقتصاد والتجارة في المناطق التي باتت تحت سيطرتهم. فتحولت مدينة بورصة إلى مركز للمتاجرة بالتوابل والأصباغ المستوردة من الشرق، وللمتاجرة بالبضائع التي كانت تُنقَل على ظهور الجمال من مكة

المكرمة إلى بورصة. وينطبق الأمر ذاته على القوافل التي كانت تنقل حجاج بيت الله الحرام من بورصة إلى مكة المكرمة. وعلى رغم أن البرتغاليين قد استطاعوا في القرن السادس عشر أن يغيروا اتجاه التجارة البحرية عامة، والمتاجرة بالذهب وبالمستعبدين الأفارقة خاصة؛ فجعلوها تمر عبر الأطلسي، فإن انتصار العثمانيين واستعادة هيمنتهم على الطرف الغربي من البحر المتوسط سرعان ما أعاد للتجارة بالبضائع الآتية من الشرق سابقَ ازدهارها. وهكذا بات قطن الأناضول يُنقل بحرا من أزمير إلى الأقاليم الواقعة في الطرف الغربي من المتوسط. من جهة أخرى، وعبْر إمارتين مستقلتين رسميا لكنهما تدوران في فلك الإمبراطورية العثمانية عمليا - أعني عبر إمارتي مولدافيا وفالاخاي(*) على وجه التحديد - واظب العثمانيون على المتاجرة مع روسيا ومع الكومنولث البولندي - الليتواني، خاصة أن الطلب على البضائع الشرقية كان قد سجل معدلات نمو معتبرة في أسواق هذه الأقاليم. وفي وقت مبكر في خواتيم القرن الخامس عشر على وجه التحديد تولى، على سبيل المثال، تاجر يتحدر من «بورصة» مبادلةَ الصابون والزنجبيل المستورد من بلاد العرب بالسكاكين المنتجة في الفالاخاي. ووفقا لما تقوله الرواية فقد خلّف هذا التاجر وراءه، أي بعد وفاته، ما يزيد على مائة ألف سكين[14].

وأحرز تجار يتحدرون من الإمبراطورية العثمانية قصب السبق في مرافئ أخرى. ففي ضوء استيلاء العثمانيين على إسطنبول واتخاذها عاصمة لدولتهم طرأ ثانيةً تحولٌ جديد على مركز ثقل الصفقات التجارية: فالطرق التجارية الدولية التي استخدمها الإيطاليون لتسيير تجارتهم أضحت الآن تسهر على سد حاجة العاصمة إسطنبول. وعليه طغت التجارة الداخلية، تجارة الإمبراطورية العثمانية البينية، على التجارة الخارجية، حتى أواخر القرن الثامن عشر. بل إن من حق المرء أن يقول إن العثمانيين اتبعوا الصيغ التجارية التي انتهجتها الدولة البيزنطية، وأن رعايا الدولة العثمانية من التجار المسيحيين وأولئك المتحدرين من أصول إغريقية وأرمينية قد بزوا زملاءهم المسلمين، وقتذاك، من حيث ما حققوه من أرباح ومكاسب في ضوء تقهقر أهمية الإيطاليين[15].

(*) تاريخيا شكلت إمارتا مولدافيا وفالاخاي أساس الدولة التي تسمى حاليا رومانيا. [المترجم].

وأُشبعت حاجات إسطنبول المادية والثقافية من خلال مصادر مختلفة. فمن ناحيةٍ تولى سكان الجزر اليونانية الواقعة في جنوب أرخبيل إيجة (سلسلة جزر دوديكانيسيا) تسييرَ مراكب النقل بين الإسكندرية وإسطنبول، ومن ناحية أخرى استقر تجار عثمانيون في المرافئ المصرية خلال القرنين السابع عشر والثامن عشر. وقد أدى مرفأ سالونيك دورا رئيسا بالنسبة إلى البضائع المستوردة من مصر، والبن بنحو مخصوص. ودرج التجار الإيطاليون على أن يلتقوا تجارا عثمانيين في المرفأ الإيطالي أنكونا (Ancona)، حيث كانوا يعرضون عليهم منتجاتهم النسيجية. ولم يطرأ تغير على هذه العلاقات التجارية حتى بعدما اندمجت أنكونا في دولة الكنيسة في العام 1532. وقد منح البحر الأسود رجال الأعمال العثمانيين، ورجال الأعمال الإغريق بنحو مخصوص، فرصا إضافية ومكانا مناسبا لأن يبرموا مع روسيا الصفقات المتعلقة بتجارة الفرو. وبفعل تغلب الهابسبورغ على الأتراك في الحقب المتأخرة من القرن السابع عشر ازدهرت التجارة مع إقليم البلقان بنحو ملموس، إذ بات الآن في مستطاع التجار الإغريق أن يصرِّفوا في هذا الإقليم ما لديهم من حبوب وجلود ولحوم وزيت وشمع وقطن وتبغ وخشب. وعلى الرغم من هذه التطورات منحت الدولة العثمانية رجال الأعمال الفرنسيين والهولنديين والإنجليز تسهيلات ومزايا تجارية، وأجازت لدولهم أن تمتلك في أزمير وسالونيك وعلى ضفاف الدردنيل قنصليات ترعى شؤون مواطنيها.

وربما كانت هولندا خير مثال على نجاح دول غرب أوروبا البحرية في ربط حوض البحر المتوسط بأقاليم تجارية أخرى كانت ذات شأن في عالم ذلك الزمن. وتجدر الإشارة إلى أن المؤرخ الفرنسي فرنان برودل قد شهَّر بالهولنديين معتبرا أن وجودهم في حوض البحر المتوسط كان «اعتداء من اعتداءات شعوب الشمال». وكيفما كانت الحال ففي السنوات الأخيرة من القرن السادس عشر، أي حينما تعرض المحصول الزراعي في غرب وجنوب أوروبا لتلف كبير، اغتنم الهولنديون الفرصة فجعلوا احتكارهم تجارة الحبوب في بحر البلطيق وسيلتهم الناجحة لتكثيف تجارتهم مع جنوب أوروبا. وهكذا شرع العديد من رجال الأعمال الهولنديين يستقرون في البندقية، آخذين على

عواتقهم ربط البحر المتوسط ببحر الشمال وبحر البلطيق[16]. وعلى خلفية هذا التطور بدأت تشكيلة البضائع ذات الشأن في تجارة الهولنديين مع أقاليم بحر البلطيق تتغير شيئا فشيئا. فصادراتهم إلى هذه الأقاليم لم تعد تشتمل على الملح وسمك الرنجة (سمك السردين) والنبيذ فقط، بل أمست تشتمل على سلع عالية الجودة، أعني سلعا من قبيل الأنسجة والتوابل والسكر والفواكه المنتشرة في الأقاليم الجنوبية من العالم.

وبالتزامن مع هذه التحولات أخذت هولندا تتاجر مع المشرق العربي ومع بلاد الشام. ففي العام 1595 رست أول سفينة هولندية في سواحل سورية. وكانت هذه السفينة تحمل فضة بلغت قيمتها 100 ألف دينار، وذلك لشراء توابل وحرير من أسواق حلب. ولا غرو أن تجار البندقية ورجال الأعمال الفرنسيين والإنجليز قد انعقدت ألسنتهم واحتارت عقولهم من جراء المنافسة الجديدة، نعم انعقدت ألسنتهم واحتارت عقولهم، على رغم أن نفوذ تجار البندقية – بوصفهم سماسرة ذوي شأن كبير في إبرام الصفقات التجارية - كان لايزال في مأمن من المخاطر.

وفي الأزمنة التالية تخصصت المراكب الهولندية في عمليات نقل البضائع: حيث تولت نقل الملح والصوف من إسبانيا إلى إيطاليا، وأخذت تبحر من حول رأس الرجاء الصالح لتزود حوض البحر المتوسط بما في شرق الهند من فلفل وتوابل كانت تُشتَرى من أسواق بلاد الشام حتى ذلك الحين. فضلا على ذلك بات القوم يشترون القطن والحرير الخام الفارسي. وعقب إبرام سلام أو صلح وستفاليا (1648)، كرَّس الهولنديون هيمنتهم ليس على المتاجرة بالصوف الإسباني فقط، بل على المتاجرة بوبر الجمال وشعر المعز أيضا، محتكرين بذلك المواد الخام الضرورية بالنسبة إلى معامل ألياف الصوف، المنتشرة في مدينة لايدن (Leiden) الهولندية. وهكذا غزت منتجات هذه المصانع حوض البحر المتوسط، وباتت تسوَّق في أسواق الإمبراطورية العثمانية أيضا. بيد أن الهيمنة الاقتصادية التي تمتع بها الهولنديون في هذا الحيز من العالم لم تدم طويلا، إذ أشرفت على نهايتها، حالما غزت البضائع الفرنسية، أسواق الإمبراطورية العثمانية في السنوات الأخيرة من القرن السابع عشر[17].

وفي المنظور العام، فإن جل المسافرين كانوا يستخدمون في تنقلاتهم مراكب تعود ملكيتها إلى أوروبيين غربيين. فعلى سبيل المثال، أشار فخر الدين الثاني أمير جبال الشوف في لبنان الحالي إلى أن السفينة التي استقلها، وقتذاك، لتنقله من لبنان إلى إيطاليا، كانت هولندية-بلجيكية (الفلمنكية)، وأنها توقفت عن العمل على هذا الخط، بسبب اعتراضها من قبل سفينتين من نوع سفن القادس، كانتا تبحران بإمرة قراصنة مالطيين[18].

وظهرت روسيا خلال القرن الثامن عشر باعتبارها لاعبا جديدا في قائمة القوى البحرية. وإذا كانت جميع القوى البحرية في أوروبا الغربية، قد سعت إلى تكثيف تجارتها مع الإمبراطورية العثمانية، فإن روسيا القيصرية لم تكتفِ بهذا المسعى فقط، بل جهدت لدفع العثمانيين إلى السماح للسفن الروسية بدخول البحر الأسود واستخدام مضيق الدردنيل بكامل الحرية. وتنفيذا لهذا الهدف أصدرت إمبراطورة روسيا كاترين الكبرى في حدود العام 1770م، أمرا يقضي بأن يعبر الأسطول الروسي مضيق جبل طارق، وأن يواصل الإبحار من ثم في مياه البحر المتوسط، وذلك للسيطرة على مضيق الدردنيل والوصول إلى إسطنبول من جهة الغرب. وعلى وقع هذه التطورات أخذ احتكار العثمانيين للملاحة البحرية في الدردنيل وفي البحر الأسود يترنح. فبعد إبرام معاهدة كيتشوك كاينارجي، في العام 1774م، صار في وسع السفن التجارية الروسية والمراكب العثمانية الإبحار بكامل الحرية. وحذت دول أوروبية أخرى حذو روسيا والمملكة العثمانية، فحصلت النمسا (1784م) وإنجلترا (1799م) وفرنسا (1802م) وبروسيا (1806م) على امتيازات ترخص لسفنها التجارية عبور المضيق بمطلق الحرية.

ولا غرو أن الدول الأوروبية ظلت تسبغ أهمية كبيرة على النقل السلعي في الطرف الشرقي من البحر المتوسط وفي حوض البحر الأسود. وتتأكد لنا هذه الحقيقة من خلال البيانات الإحصائية البريطانية والهولندية المتعلقة بالصفقات التي أبرمها تجار البلدين. فوفق هذه الإحصائيات تفوقت قيمة السلع المستوردة من أقاليم البحر المتوسط في السنوات الأخيرة من القرن الثامن عشر، على قيمة السلع المستوردة من آسيا[19]. وعلى الرغم من أن فرنسا واصلت الإصرار على أن البحر المتوسط عامة، والطرف الغربي منه بنحو مخصوص، مجال يخضع

لسيطرتها، ويحق لمراكبها التجارية الإبحار في مياهه بمطلق الحرية، فإن هذا الإصرار لم يمنع تجارا وملاحين إغريقا، يعملون لحساب الدولة العثمانية، من أن يمارسوا دورا كبير الأهمية، في البحر المتوسط.

ودأب هؤلاء الإغريق، خلال حرب السنوات السبع(*)، على ممارسة القرصنة البحرية، بصفتهم مرتزقة يعملون لحساب مختلف الدول الأوروبية، ولحساب البريطانيين في المقام الأول، كما شكلت الصراعات بين العثمانيين والروس فرصة سانحة لهؤلاء القراصنة. ففي ثمانينيات القرن الثامن عشر، عملت 400 سفينة إغريقية في البحر المتوسط. في غضون ذلك استقر تجار إغريق وأرمن في أمستردام وليفورنو (Livorno) والبندقية وفيينا وترييستي (Triest) وفي مدن أخرى كثيرة، وهيمنوا فيها على الصفقات التجارية والعلاقات المالية بين الإمبراطورية العثمانية ودول أوروبا الغربية[20].

3 - القوادس واسطة نقل آمنة ولكن مكلفة

المصطلح الإيطالي (venezia arsenale) أصبح يُطلق، في الحقبة المبكرة من تاريخ أوروبا الحديث، على مستودعات الأسلحة والذخيرة. بيد أن هذه التسمية لا يجوز أن تحجب عن أنظارنا أن مصطلح (venezia arsenale) كان في العصور الوسطى ينسحب على أعظم ترسانة بحرية، وحوض لبناء السفن في أوروبا قاطبة. ولا تفوتنا الإشارة إلى أن عبارة (arsenale) مشتقة من المصطلح العربي دار الصناعة، والذي معناه هو «ورشة عمل». ومقارنة بالورشة العادية، تكمن ميزة الترسانة، ميزة دار الصناعة، في اعتمادها على تقسيم العمل وعلى تبنيها مناهج خطوط التجميع كما يقال في الزمن الراهن، أي بانتقال المنتج الوسيط وشبه النهائي من خط تجميع إلى خط تجميع آخر، لتُضاف عليه الأجزاء المتممة بالتتابع حتى الحصول على المنتج النهائي، أي حتى استكمال بناء السفينة المطلوبة. وابتداء من القرن السابع عشر، انعكس أسلوب التجميع هذا على

(*) حرب السنوات السبع هي حرب جرت بين العامين 1756 و1763م، وشاركت فيها بريطانيا وبروسيا ودولة هانوفر ضد كل من فرنسا والنمسا وروسيا والسويد وسكسونيا. ودخلت إسبانيا والبرتغال في الحرب في وقت متأخر. وهناك سببان لهذه الحرب، أولهما المزاحمة الاستعمارية بين بريطانيا وفرنسا في أمريكا، والآخر النضال في سبيل السيطرة والنفوذ على ألمانيا، التي لم تكن دولة موحدة آنذاك. [المترجم].

بناء السفن الهولندية المسماة فلويت (Fluyten)(*) واسترعت هذه التجديدات انتباه الكثير من المعاصرين. من هنا لا غرو أن يتحدث عنها ابن قشتالة الرحالة بيرو تافور (Pero Tafur)، بعد إتمامه رحلات متعددة قادته إلى البندقية، خلال القرن الخامس عشر، فيقول واصفا خصائصها ومسهبا في التدليل على أهميتها:

«ترسانة البندقية الحربية هي بلا منازع أفضل ترسانة في العالم أجمع، سواء بالنسبة إلى ما يحتاج إليه سلاح المدفعية أو إلى ما هو ضروري للملاحة البحرية. فلأن البحر ينساب في حوض الترسانة بلا عناء، لذا تستطيع السفن الدخول في الحوض بنحو مباشر، وحالما تفرغ من اجتياز التحصينات المختلفة. ووفق ما وصل إلى سمعي، كان عدد السفن الموجودة في الترسانة، بما في ذلك القوادس الحربية والسفن التجارية والسفن الأخرى العائمة على سطح مياه أحواض الترسانة، قد بلغ نحو 80 سفينة - ما خلا السفن الأخرى طبعا. وحينما انتهيت في يوم من الأيام من المشاركة في قداس بكاتدرائية سان ماركوس، رأيت نحو 20 شخصا يحثون الخطى صوب الساحة الواقعة أمام الكاتدرائية. وفيما نقل بعضهم آرائكَ، توافد آخرون حاملين طاولات وكراسيَّ وأكياسا كبيرة تزخر بالنقود. من ناحية أخرى كانت ساعة الكاتدرائية الكبرى قد أخذت تدق منبهة العاملين إلى ضرورة الحضور إلى مكان صرف الأجور، كما تعالى النفخ في بوق. وخلال ساعة واحدة كان المكان قد ضج بالرجال الذين حضروا لتسلم أجورهم، بعد ذلك ذهب كل واحد منهم إلى مكان عمله في الترسانة. وحينما يجتاز المرء البوابة الرئيسة، يلحظ في الحال طريقا رئيسا منفتحا على خليج البندقية من كلا الجانبين. ويشاهد المرء على الجانبين منافذ تخرج منها سفينة من سفن القادس يسحبها قارب. ويتعالى من إحدى النوافذ نداء يعلن التهيؤ لتسلم الصواري، ويتعالى من نافذة أخرى نداء آخر يأمر بالتهيؤ لتسلم أرغفة الخبز، ويتعالى من النافذة التالية صوت يشير إلى الاستعداد لتسلم الأسلحة، ومن نافذة أخرى طلبٌ يشير إلى ضرورة التأهب لتسلم الرصاصات

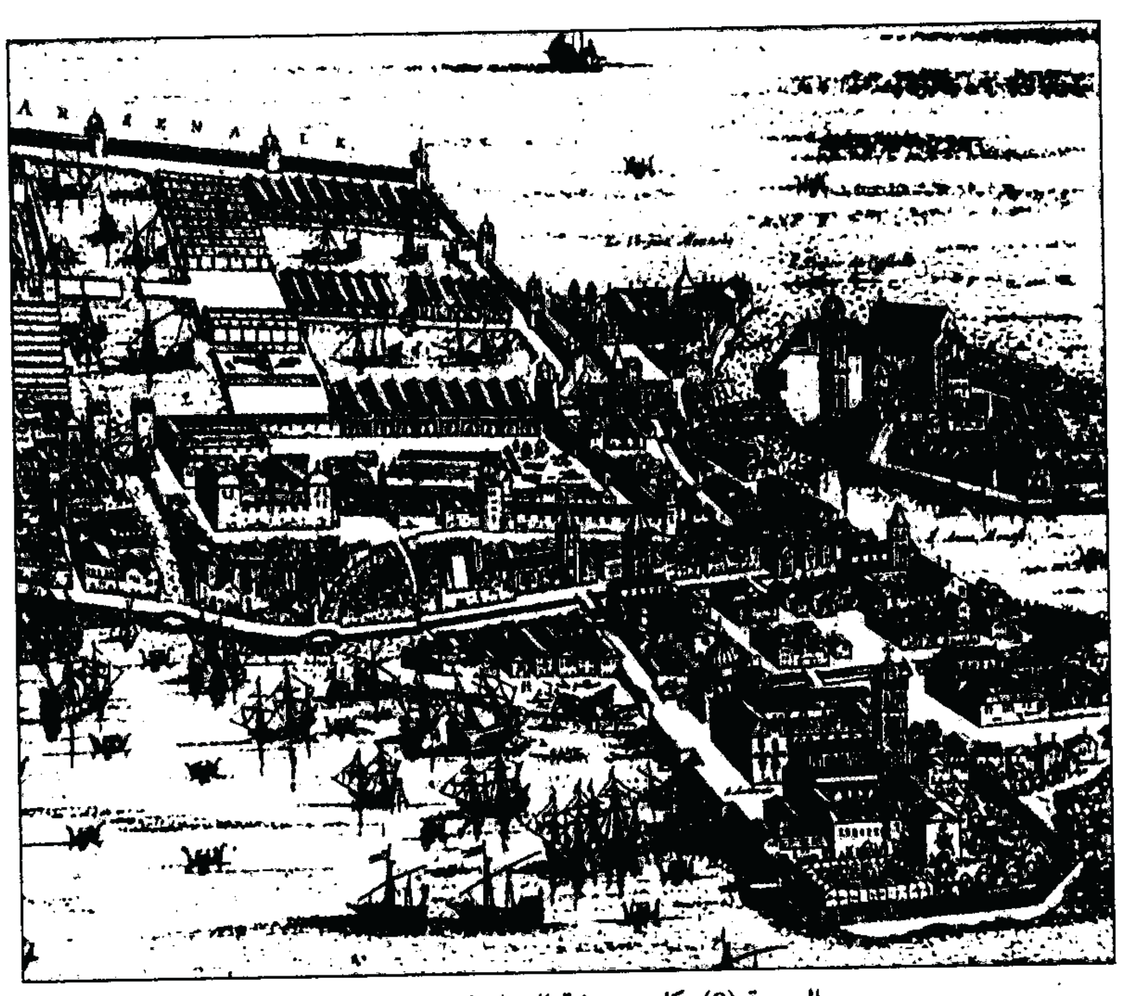
(*) من خصائص هذه السفن أنها لم تكن تحمل الأسلحة، وبالتالي جرى تخصيص أكبر قدر من مساحتها لنقل البضائع. وهي تشبه الكمثرى إذا ما نظر المرء إليها من الصدارة أو الخلف. وبسبب تصميمها كانت هذه السفن قادرة على نقل بضائع من وإلى الموانئ والأنهار التي لا تستطيع السفن الأخرى الوصول إليها. وكرست هذه الخاصية القدرة التنافسية الهولندية في التجارة الدولية، وكانت تستخدم على نطاق واسع من قبل شركة الهند الشرقية الهولندية في القرنين السابع عشر والثامن عشر. [المترجم].

وأسلحة الهاون، وهكذا تتعالى الأصوات من بقية النوافذ، تحث العاملين على تسلم المعدات التي تحتاج إليها السفينة. وعندما تصل سفينة القادس إلى نهاية الطريق يكون قد صعد إلى السفينة جميع الرجال الضروريين لعمل السفينة، بمن في ذلك الرجال المكلفون باستخدام المجاديف لتحريك السفينة. وبفضل هذا الابتكار بات في الإمكان إعداد عشر سفن جاهزةٍ للإبحار، ومتوافرٍ لها كلُّ ما تحتاج إليه من أسلحة، ومستعدةٍ لمغادرة الترسانة خلال فترة زمنية تتراوح بين 3 و9 ساعات. والواقع أنني أعجز عن وصف هذا الابتكار العظيم، فما شاهدته هناك كان فريدا على مستوى العالم أجمع، كان فريدا سواء من حيث التصميم أو من حيث تقسيم العمل. إني أشك بقوة في أن يكون بلد آخر في العالم قد ابتكر ما هو أفضل مما رأيت في هذه الترسانة»[21].

في هذه الحقبة من الزمن بلغت قوادس البندقية التجارية ذروة ازدهارها. ووفق تقديرات حاكم البندقية توماسو موسينيغو (Doge Tommaso Mocenigo)، توافرت للبندقية، في العام 1423م، 45 سفينة من طراز القوادس، وأن عدد العاملين في هذه القوادس كان قد بلغ 11 ألف بحار. بالإضافة إلى ذلك تشير تقديرات توماسو موسينيغو إلى أن البندقية امتلكت وقتذاك 300 سفينة مستديرة (The Round Ship)[22] و3 آلاف سفينة صغيرة. وبلغ عدد إجمالي العاملين في هذه السفن 25 ألف ملاح. وإذا انطلقنا من هذه التقديرات، وإذا أخذنا في الاعتبار أن تعداد سكان البندقية قد بلغ وقتذاك، نحو 150 ألف مواطن، فإن معنى هذا هو أن نحو ربع سكان البندقية كانوا يعملون في قطاع الملاحة بنحو أو آخر، لا بل إن عدد القوادس قد ارتفع بنحو مطرد خلال القرن الخامس عشر. فالقوادس التي كانت موجودة في الخدمة وقتذاك ارتفع عددها إلى نحو 180 سفينة. وكانت حمولة أكبر هذه القوادس تتراوح بين 250 و300 طن. وعليه تكفّل مجلس شيوخ البندقية بتشريع قواعد تنظم عمل هذه السفن. وغني عن البيان أن القوادس كانت، بفضل تسليحها، وسيلة نقل آمنة ولكن باهظة التكاليف. ولهذا السبب فُرض عليها أن تختص بنقل البضائع الثمينة بالدرجة الأولى، وذلك لمساعدتها على تغطية تكاليفها. والملاحظ هو أن القوادس المبحرة إلى الإسكندرية، بغية جلب التوابل الشرقية من الميناء المصري، قد تميزت بأنها سفن لا تغطي التكاليف فقط، بل تدر أرباحا مجزية أيضا. أضف إلى هذا أن جل الحمولات التي نقلتها هذه السفن وهي ذاهبة شرقا، كانت سبائك

فضية ومسكوكات ذهبية وفضية. وليس ثمة شك في أن هذا المثال خير شاهد على القيمة النقدية المعتبرة التي اتصفت بها رحلات النقل البحري وقتذاك، فهي كانت تدر على القادس الواحد عائدا يبلغ نحو 100 ألف دينار[23]. في المقابل، وفيما كان هذا الطراز من السفن هو صاحب الحق الأول في نقل التوابل، كان مُجازا للسفن المستديرة أن تنقل تلك الكميات من التوابل، التي لا يتسع باطن القوادس لنقلها. ولتسريع عملية بيع وتفريغ الحمولة أصدر مجلس الشيوخ تعليمات تفرض على القوادس ألا ترسو في الإسكندرية فترة تزيد على 20 يوما ابتداء من يوم وصولها، وأن تمتنع كليةً عن تفريغ حمولتها في ميناء الإسكندرية بعد العشرين من نوفمبر. وكان الغرض من تحديد هذا التاريخ هو تمكين الملاحين من الوصول إلى البندقية في وقت يجيز لهم المشاركة في قداس عيد الميلاد. ودأبت الحكومة وقتذاك على الاستعانة بالمزاد العلني لطرح استئجار السفن الكبرى المزمعة الإبحارَ إلى جهات معينة. وكانت العادة قد جرت على أن الأشخاص الذين يوافقون على دفع السعر الذي يرسو عليه المزاد يجب أن يتمتعوا بثقة مجلس الشيوخ. وهكذا كانت القوادس تبحر تنفيذا لمأمورية صادرة من قبل مستثمرين كثيرين[24]. وكان رئيس القادس مسؤولا عن سلامة الحمولة وسلامة السفينة أيضا والالتزام بدفع أجور الملاحين. فضلا على ذلك كان مجلس الشيوخ يحدد أسعار أو رسوم نقل البضائع. وفيما كانت الرحلات باتجاه الشرق مجدية جدا ومحط آمال ومدعاة للتنافس بين المستثمرين، كانت الرحلات باتجاه الغرب، باتجاه فلاندر مثلا، نادرا ما تبشر بنفع أو بربح. ولهذا درج مجلس الشيوخ في الكثير من الحالات، على دعم هذه السفن من خلال تقديم عروض مغرية. وأسهم تحديد أسعار الحمولات المنقولة في إشاعة الشفافية وفي الحيلولة دون غش رؤساء القوادس الممولين أو الاحتيال عليهم. فقبطان السفينة كان هو الرقيب المسؤول عن الأمور المتعلقة بالحمولات، وهو الشخص الذي باتت السفينة في عهدته[25].

إن النجاح الباهر الذي سجلته البندقية في حركة سفنها في البحر المتوسط وفي غرب أوروبا، كان مصحوبا بخسائر فادحة تمخضت عن غرق عديد من السفن. فالظروف المناخية وطبيعة التيارات الجارفة، في المحيط الأطلسي، اختلفت بنحو بيّن عما هو سائد في البحر المتوسط. من هنا لا عجب أن تبتلع البحار عامة، والمحيط الأطلسي بنحو مخصوص، كثيرا من السفن وملاحيها. وتسري هذه الحقيقة حتى على السفن التي كانت مشيدة بنحو يضمن تكيفها مع مختلف الظروف



الصورة (8): كادو بريشة الرسام لويس خوريس

والشروط الجوية. مثل الكارثة التي حلت بالقرقور (Kracke)(*) المسمى «كويرينا» (Querina)، والتي يعود الفضل في معرفتنا بتفاصيلها إلى شاهد عيان يتحدر من البندقية، إلى بيترو كويريني (Pietro Querini)، الذي شاء له الحظ أن يكون أحد ركاب هذه السفينة، التي غادرت ميناء كريت، في 25 أبريل من العام 1431م،

(*) القرقور، أو القرقورة نوع من السفن الشراعية، التي شاع استخدامها بدول أوروبا الغربية خلال القرنين الرابع عشر والخامس عشر. وكانت لها ثلاث أو أربع صوارٍ. ومن هذا النوع، كانت سفينة سانتا ماريا، كبرى السفن الثلاث التي انطلق بها كريستوف كولومبوس في أولى رحلاته الشهيرة. وعلى رغم أن المعنى المتخصص للفظ يشير إلى نوع محدد من سفن استُخدمت في غرب أوروبا خلال القرنين المذكورين، فإن واقع الحال يشهد أن اللفظ تكرر حتى في المصادر العربية العائدة إلى العصر الجاهلي، وذلك في سياق الحديث عن المراكب البحرية عامة. ولا تفوتنا هنا الإشارة إلى قول النابغة الذبياني:

له بَحْرٌ يُقَمِّصُ بالعَدَوْلي وبالخُلْجِ المُحَمَّلَة، الثُّقالِ
مُضِرٌ بالقُصُورِ يَذُودُ عنهَا قَراقِيرَ النَّبيط إلَى التُّلالَ

ديوان النابغة، تحقيق محمد أبو الفضل إبراهيم، صفحة 152، الطبعة الثانية، دار المعارف - مصر.
كما يرد ذكر لفظ القرقور في مؤلف ابن بطوطة الموسوم «تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار» (رحلة ابن بطوطة). فهو يقول في الصفحة 170 من طبعة دار إحياء العلوم، بيروت، 1987م، «ومن اللاذقية ركبنا البحر في قرقورة كبيرة للجنويين يسمى صاحبها برمتلمين، وقصدنا بر التركية المعروف بلاد الروم...». [المترجم].

بهدف نقل النبيذ وأخشاب أشجار السرو إلى ميناء بروج [في بلجيكا الحالية]. وقبل أن ترسو في ميناء قادس في 2 يونيو، جنحت السفينة وما عادت قادرة على مواصلة الرحلة. وتطلّب هذا الحدث إجراء ترميمات كثيرة استغرقت وقتا طويلا نسبيا. ولتحاشي الدخول في نزاعات حربية مع جنوا، غادرت السفينة الساحل فوصلت في نهاية أغسطس 1431م إلى ميناء لشبونة، وفي نهاية أكتوبر إلى ميناء موروس (Muros) الإسباني. وفيما كانت السفينة تبحر في المحيط الأطلسي، سقطت منها في مياه المحيط حاملة الكريات الضرورية لدوران المجاديف (Ball-bearing). وأدى ذلك إلى استحالة التحكم في اتجاه السفينة وهي تقاوم الزوابع والأمواج العاتية. وهكذا باتت عواصف المحيط الأطلسي تفعل بالسفينة ما تشاء. ولم تُجْدِ البحارةَ استماتتُهم في إنقاذ سفينتهم، فلم يعُد أمامهم بدٌّ من مغادرتها، وتوزعوا على قاربي إنقاذ مستخدمين ما لديهم من مجاديف لتحريك القاربين. وفيما اختفى بنحو نهائي أحد هذين القاربين ومعه الواحد والعشرون ملاحا، حاول بيترو كويريني ومعه السبعة والأربعون راكبا استخدام المجاديف لضبط اتجاه قاربهم، وشاء القدر أن يقترب قاربهم، في يناير من العام 1432م من الساحل، وأن يصل بهم إلى جزيرة صخرية صغيرة مغطاة بالجليد تقع قبالة شمال النرويج. وعاش الناجون البالغ تعدادهم 16 ملاحا فقط بفضل ما كان بحوزتهم من بُقسُماطٍ [نوع من الخبز الجاف]، كانوا قد أخذوه معهم قبل أن يغادروا القرقور وبفضل ما كان على سطح الجزيرة من محار وبلح بحر. وبعد وفاة ملاحين آخرين وانتظار دام بضعة أسابيع وصل الناجون إلى كوخ يستخدمه صيادو السمك. وسرعان ما أضرموا النار في موقد الكوخ. وجلب الدخان المتصاعد من الكوخ انتباه نفر من صيادي السمك في جزيرة روست (Rost) فتعاطفوا مع المنكوبين الجياع، واستضافوا بعضا منهم. وواصل أبناء البندقية الإقامة في الجزيرة حتى مايو من العام 1433م، مستغلين هذه الفترة لاسترداد عافيتهم وقوتهم والتهيؤ لمواصلة الرحلة باتجاه وطنهم. ولفت نظرهم أن أبناء الجزيرة نصارى أيضا. وبعد استعادتهم لقواهم، استقلوا سفينة نقلتهم إلى تروندهايم (Trondheim)، وراحوا من ثم يمشون على أقدامهم حتى مدينة فادستينا (Vadstena) المطلة على الجزء السويدي من ساحل البلطيق، ومن هناك أكمل البعض الرحلة عبر روستوك (Rostock) وآثر البعض الآخر السفر عبر

لودوسيه (Lödöse) ولندن، ومن هناك إلى أوروبا القارية، وبعد ذلك إلى البندقية على صهوات خيولهم. وبعدما تعرف أبناء البندقية على السمك المجفف في سياق إقامتهم في النرويج، شجعوا في السنوات التالية تجارا إيطاليين على استيراد هذا السمك من النرويج[26].

وفي حدود العام 1500م، وبفعل عوامل مختلفة، أوشك عصر القراقير على بلوغ النهاية. فالتحسينات التي طرأت على السفن المستديرة منحت هذه السفن ميزة تنافسية مقارنة بالقراقير والسفن ذات الأشرعة الثلاثة. ويكمن العامل الثاني في توغل العثمانيين في الطرف الشرقي من البحر المتوسط. فهذا التحول كان قد جعل رحلات القوادس إلى أقاليم البلقان والقسطنطينية والبحر الأسود على سبيل المثال من بقايا رحلات عفَّى عليها الزمن.

بيد أن الأمر اختلف بقدر تعلق الأمر بالرحلات المتجهة صوب شمال أفريقيا. فهذه الرحلات لم تفقد أهميتها ولم تهجر، لاسيما أن استيلاء العثمانيين على القسطنطينية والبلقان لم يسبب تراجع كثافة عمليات نقل الرقيق السلاف والتتار[27] [الصقالبة كما كانوا يسمَّون وقتذاك]، وأن الطلب على اقتناء المستعبدين الأفريقيين كان ينمو بنحو متزايد. وفي المقابل خسرت قوادس الفلاندر كثيرا من أهميتها، وذلك على خلفية التراجع المستديم الذي طرأ على متاجرة البندقية بالتوابل. فبعدما أخذ البرتغاليون يبيعون في لشبونة وفي أنتويرب/ بلجيكا، الفلفل المستورد من ساحل مالابار، خسرت البندقية احتكارها المتاجرةَ مع الإسكندرية. ولتأمين التزود بالبهارات المختلفة أجاز مجلس الشيوخ في العام 1514م، للقراقير أيضا حق نقل التوابل إلى البندقية. وبعدما نجحت القرقورة «كورنايرا» (Corneira)، في العام 1524م، في منافسة قادسٍ كان مهيأ لنقل التوابل، حصلت بقية القراقير ثانية على امتيازات تجيز لها نقل هذه الحمولة أيضا. وفي غضون ذلك باتت سفن الأمم الأخرى تشحن التوابل في الإسكندرية في أي وقت يحلو لها. وفي العام 1564م سبب هذا التطور إلغاء الدور المتميز، الذي حازته القوادس في مجال نقل التوابل إلى البندقية. وعلاوة على هذه التحولات في نظام النقل - وهي تحولات كانت محلية الصنع إلى حد ما – توجهت الأنظار ثانية صوب استعادة التجارة في الطرف الشرقي من حوض البحر المتوسط، لاسيما أن هذا البحر كان قد عود نفسه بنحو متزايد على إشباع حاجات المركز الجديد: تلبية طلب إسطنبول من السلع[28].

4 - مراكز وشبكات التداول

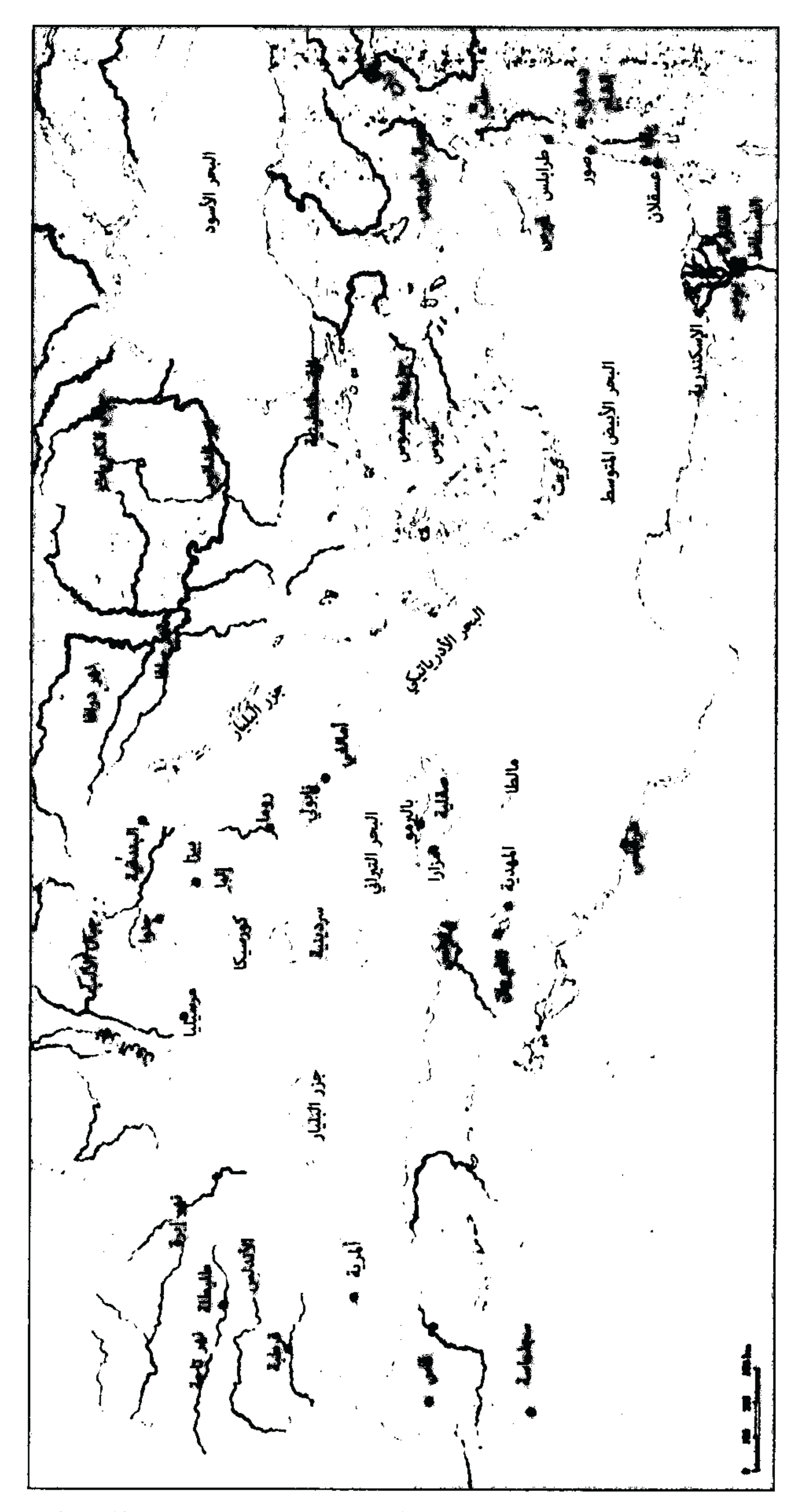
تتضمن رسائل جنيزا القاهرية أمثلة معبرة عن النشاطات التجارية المبكرة التي سادت في حوض البحر المتوسط، خلال العقود الأخيرة من الألفية الأولى والعقود الأولى من الألفية الثانية. فكما تبيَّن لنا في الفصل الثالث قدمت لنا الرسائل المتبادلة بين التجار اليهود (رسائل الجنيزا)، معلومات قيمة عن معظم أصحاب السفن وعن مدى اتساع دائرة الملاحة البحرية وكثافة النشاطات التجارية في حوض بحر العرب والمحيط الهندي. إن هذه الرسائل وثّقت حياة التجار الإسكندريين المهنية وأطلعتنا على أهداف الرحلات، التي دفعت هؤلاء التجار إلى الإبحار في الطرفين الغربي والشرقي من حوض البحر المتوسط، فهي بمنزلة مصدر يرسم الخطوط العريضة للسير الذاتية لهؤلاء التجار.

وأبو عمران موسى أو موسى - كما كان يسميه أصدقاؤه المقربون - هو واحد من أبطال هذه التطورات. علما بأن جسيكا غولدبيرغ (Jesica Goldberg) هي الباحثة، التي سلطت الضوء عليه. ومع أن القيروان التونسية هي المدينة، التي كانت مسقط رأسه، بيد أن أبو عمران آثر في العام 1045م الإقامة في الإسكندرية وتزوج فتاة من أسرة يهودية - مصرية، مهنتها التجارة. وهكذا بات أبو عمران موسى أحد أبناء الطائفة اليهودية الإسكندرانية. وجرى الحديث عنه في أكثر من 60 رسالة وثّقت بنحو دقيق جزءا من رحلاته. وبما أن موسى قد حرر خلال العام 1107م كثيرا من الرسائل، لذا يحق للمرء أن يفترض أنه عاش عمرا مديدا. وقد أسس بين العامين 1040 و1070م شركته التجارية. وكان كثير السفر، ذلك لأنه كان مهتما بالتعرف على مختلف الأفراد والكثير من المراكز التجارية، ومولعا بنسج شبكات وعلاقات شخصية ومهتما بتوسيع دائرة علاقاته المهنية. ولم يهتم موسى في مصر فقط بالتنقل بين الموانئ المختلفة، وبالتعرف على العديد من الحرفيين وأصحاب الصناعات، بل ركب البحر باتجاه الغرب أيضا في رحلة قادته إلى تونس أو إلى صقلية العربية، وكذلك إلى فلسطين التي كانت تسمى الشام وقتذاك.

وارتبط كثير من هذه الرحلات بمعاملات وصفقات تجارية محددة. فعلى سبيل المثال تولى موسى في الحقبة الأولى من صعوده المهني الإشرافَ على تحويل الأموال من المهدية/ تونس ومن الفسطاط أيضا، بالنيابة عن تجار آخرين، كما

كان يبيع النشادر (الأمونياك) والفلفل في مدينة مزارا (Mazara)، الواقعة في أقصى غرب صقلية. وكان موسى مهتما جدا بأن تبدأ جولاته البحرية المكوكية بين الإسكندرية وصقلية مرورا بتونس، في فصل الربيع، وأن تنتهي في خريف العام المعني، وأن يقضي فصل الشتاء في مصر. وإذا صادف أن لم يعُدْ لديه الوقت الكافي لإنجاز مهماته، فإنه كان يبيع بضائعه في صقلية، أو يترك البضائع في عهدة أحد الشركاء، راجيا منه أن يبيعها حالما تتوافر فرصة سانحة[29]. أما في فلسطين فإنه درج، في الحالات العامة، على أن يشتري في عسقلان أو صور الأقمشةَ والملابس بالدرجة الأولى، ومن داخل البلاد سجادا ووسائد. من ناحية أخرى كان موسى يبيع في فلسطين منتجات غربية عجز عن تصريفها في متجره في الفسطاط أو في الإسكندرية. أما في مصر فإن رحلاته إلى الفسطاط ورشيد أو إلى بوصير كانت ترمي إلى شراء الكتان، أي إلى شراء بضاعة كانت أهم البضائع التي يتاجر بها وفي مقدمة السلع التي كان يشحنها بانتظام، إلى الطرف الغربي من البحر المتوسط. علما بأن هذه الرحلات البحرية كان من ميزتها أن السفن وملاحيها كانوا يقطعون المسافة على شكل مراحل متعددة، على سبيل المثال: الفسطاط-القيروان، القيروان-الأندلس، القيروان-باليرمو. وفي طريقهم إلى الشرق، درج التجار على استخدام خط الفسطاط-دمشق، وعلى التوقف في صور بنحو منتظم، وفي طرابلس من حين إلى آخر[30].

وجرت العادة على أن يحاول المؤرخون تسليط الأضواء على دور مشاهير الجنيزا، في تسويق الفلفل والذهب والتوابل في الأقاليم الإسلامية الواقعة على ضفاف حوض البحر المتوسط. بيد أن حال تجار من صنف أبو عمران موسى يشهد بوضوح على أن الإنتاج الزراعي وتسويق السلعة الرئيسة - أعني الكتان - كانا يستغرقان في القرن الحادي عشر معظم وقت هؤلاء التجار، ويستأثران بجل رأس مالهم. وتشير هذه الحقيقة بجلاء إلى أهمية الإنتاج الزراعي بالنسبة إلى تحرك عجلة التجارة والرحلات البحرية[31]. بيد أن هذا الوضع تغير بنحو كبير خلال القرن التالي، وذلك لأن التجار كانوا قد لاحظوا أن استخدام البحر الأحمر لنقل بهارات من قبيل الفلفل والزنجبيل والقرفة أدنى كلفة، ويسهم بنحو قوي في تمكين المستهلكين محدودي الدخول من شراء هذه السلع. لذلك



الخريطة (9): مراكز تجارية يسيطر عليها مشاهير التجار اليهود (الجنيزا)

ركّز التجار اليهود الإسكندريون فيما بعد [يهود الشتات السفاردي] على نقل بضائعهم عبر البحر الأحمر والمحيط الهندي في المقام الأول[32].

على صعيد آخر كان هناك فرانشيسكو دي ماركو داتيني (Francesco di Marco Datini)، الشخصية التاريخية وأهم تجار تلك الحقبة من الزمن، وهو من مواليد المدينة الإيطالية براتو (Prato). وبعد دراسة التجارة في فلورنسا وأفينيون (Avignon)، أسس داتيني في العام 1373م شركة خاصة به، تتولى التجارة في حوض البحر المتوسط، الذي أصبح مركزا رئيسا لشركته لتسويق سلعها في فلاندر وألمانيا وشمال أفريقيا وبلاد الشام. وعلاوة على شركته التجارية في أفينيون، أنشأ داتيني بعد عودته إلى إيطاليا شركات أخرى في بيزا وفلورنسا، وأسهم برأس مال شركات تجارية أخرى أيضا تقيم في جنوا وفي مدن إيطالية أخرى. وفي تسعينيات القرن الرابع عشر، اتسع نشاط الشركة العاملة من جنوا كما ازدهر أداء فروعها في برشلونة وبلنسية ومايوركا. ونتيجة لهذا التوسع والازدهار أسس شركة داتيني التجارية الكاتالونية. وعلى خلفية تحدُّرِه من مدينة براتو (Prato)، المدينة المتخصصة في إنتاج الأقمشة، اهتم داتيني بشراء الصوف من المنتجين المحليين ومنتجي الأقمشة ومن ورش نسج الأقمشة، (Spinning, Tuchweberei) كما اهتم بتصريف الأقمشة أيضا، وكان يستورد الصوف من إنجلترا ومن جزر البليار أيضا؛ وذلك لأن منتجي الأقمشة الإيطاليين كانوا «رهائن» تتحكم بهم الإمدادات التي تصلهم من إسبانيا[33]. وبالإضافة إلى ذلك نشط داتيني في مجال الكمبيالات والسندات، وفي تنفيذ عمليات التمويل المختلفة، مستوحيا بذلك النشاطات المصرفية السائدة في إقليم توسكانا (Toskana).

إن شركة كتالونيا (Catalonia Company)، العائدةَ ملكيتها إلى داتيني، مثال جيد على ربحية التجارة وانفتاح نشاطاتها على العالم. فخلال الفترة الواقعة بين العامين 1396 و1408م، حققت الشركة أرباحا بلغت 30276 دينارا. ومعنى هذه هو أن نسبة الأرباح السنوية إلى الرأسمال المستثمر كانت قد بلغت نحو 24 في المائة. ومارست الشركة نشاطاتها في حوض البحر المتوسط وفي أوروبا الغربية، أي في أقاليم كانت المتاجرة معها تدر أكبر ربحية ممكنة.

وكانت البندقية أهم ميناء في هذه الأقاليم، فمن خلالها كان في الإمكان الإبحار باتجاه ألمانيا وبلاد الشام. وكانت الشركة تصدّر الفضة والنحاس والورق والقطن والرواند (rhubarb)(*) والتوابل إلى برشلونة. وكان داتيني يرسل إلى بروج/ بلجيكا الحرير والقطن والشب وأصباغا مختلفة، ويشتري من فلورنسا أقمشة وجوارب وكتانا وقصديرا والفوة الصبغية (Rubia tinctorum) وذلك لشحنها إلى إسبانيا. وكانت شركته في كتالونيا تتولى نقل الحرير والقطن والحشرات (الحرشفية) المجففة وريش النعام إلى مدينة مونبلييه الفرنسية، وذلك لشحنها من هناك إلى أقاليم أخرى(**).

«على رغم أنك زودتنا بكمية ضئيلة من ريش النعام، فإني أشعر بسعادة غامرة، وذلك لأن جودة الريش كانت معتبرة حقا»، إن هذه هي الكلمات التي وجهها رئيس شركة لوكا ديل سيرا (Luca del Sera) في العام 1397م إلى زميل له من أبناء مايوركا، اسمه كريستوفانو كاروتشي (Cristofano Carocci). حيث إن ريش النعام الآتي من غرب شمال أفريقيا كان يعتبر من السلع النادرة والبضائع النفيسة. وكان دخوله الأسواق الأوروبية حدثا متميزا. ولأنه كان سريع التكسر، لذا كان الواجب يفرض التعامل معه بعناية كبيرة وبحذر شديد. وكان الريش يُستخدم للزينة ولزخرفة القبعات والخوذ لذا كان الطلب يتزايد عليه بشدة في أوقات الاستعراضات العسكرية. وكان الريش يُشحَن بالسفن من القودية (Alcudia) في إسبانيا ومن دائرة هنين التابعة لولاية تلمسان الجزائرية إلى بلنسية/ فالنسيا الحالية، وإلى مايوركا، ومن ثم إلى الشمال الغربي من أوروبا، وإلى إيطاليا أيضا. وبين العامين 1396 و1398م اقتنى فرع شركة داتيني في مايوركا 36200 ريشة بكلفة بلغت ثمانية دنانير للريشة الواحدة. ومن ناحية أخرى كان المرء يستورد من أفريقيا أيضا جلود الأغنام والمعز والعجول والثيران، علما أن جلود المعز كانت تحظى بالأفضلية. وكانت الحشرات المجففة بضاعة نفيسة جدا، وذلك لأن الأصباغ المستخلصة منها كانت تلقى طلبا كبيرا في الأسواق، إذ كان أصحاب المصابغ يحتاجون إليها للحصول على أصباغ تتوزع بين الأحمر القاني واللون الأرجواني. وكانت الحشرات تعيش على أشجار البلوط

(*) عشب من فصيلة البطاطس ذو منافع طبية. [المترجم].

(**) علما بأن أهمية هذه الحشرات تكمن في أن أصحاب الشأن كانوا يستخلصون منها الصبغ القرمزي المسمى بالعامية «دم القديس يوحنا». [المترجم].

في شمال أفريقيا وفي جنوب إسبانيا وفي إقليم البروفنس الواقع في جنوب شرقي فرنسا. ودرج فرع فالنسيا (بلنسية) في المنطقة المحيطة بمدينة نورسيا (Nursia) الإيطالية على استيراد هذه الحشرات من غرب ساحل شمال أفريقيا. وكانت أسعار الحشرات تتقلب بين ارتفاع وانخفاض. وبالتالي كان الواجب يفرض على داتيني أن يأخذ في الحسبان هذه التقلبات، فعلى سبيل المثال انتشرت في العام 1397م إشاعات مُفادها أن الطلب في بروج أخذ يسجل معدلات نمو متزايدة. وهكذا وعلى خلفية تعثر الإمدادات بفعل حصار بحري فرض على هذا الإقليم، توقّع داتيني في الحال أن أسعار الأصباغ ستسجل ارتفاعات كبيرة. وكرد فعل على هذا التوقع أمر داتيني فروع شركته بضرورة شراء الحشرات [المجففة] وشحنها بالسفن، حتى إن اقتضى ذلك التخلي عن شحن بضائع أخرى. إن هذا كله ليس سوى مثال واحد مستخلص من مراسلات داتيني الواسعة، وفقرة بسيطة تشير إلى أبعاد نشاطاته التجارية. والأمر الأكيد هو أن هذا المثال يبين لنا عمق الترابط الذي كان قد نشأ عبر البحار بين نشاطات فروع شركة كتالونيا وعالم التجارة الأوروبي خلال القرنين الرابع عشر والخامس عشر[34]. وبما أن فرانشيسكو داتيني، قد رحل عن هذا العالم في العام 1410م من غير أن يكون له ولد أو بنت، لذا أوصى بتخصيص ثروته لبناء دارة للعجزة، سميت (Ceppo). وأصبحت قيادة الدار وتصريف شؤونها في عهدة أربع شخصيات بارزة في المدينة، في عهدة «رجال صالحين». وتخليدا لذكراهم وذكرى المتبرع ببناء الدار رسم فيليبو ليبي (Filippo Lippi) في مدينة براتو، لوحة فنية تظهر فيها السيدة العذراء ومعها الرجال الصالحون وفرانشيسكو داتيني، مرتدين معاطف ذات لون قرمزي[35].

ولم يشكل داتيني حالة استثنائية، اذ أنشأ العديدُ من تجار التوسكانا، شبكات تجارية ذات أبعاد واسعة أيضا، لها فروعها المنتشرة في حوض البحر المتوسط. ويندرج في قائمة هؤلاء التجار الكبار الفرنسيُّ جاك كور، تاجر الجملة المتحدر من مدينة بورجيز/ فرنسا؛ فبصفته التاجر المتعهد بتزويد القصر الملكي بما يحتاج إليه من بضائع، وعلى خلفية توليه وظيفة أمين صندوق الملك كارل السابع حتى العام 1438م، كان هذا التاجر يمارس دورا مهما من حيث إشرافه على مسائل القصر المالية وتعهده بتلبية طلبات البلاط الملكي. وملخص الكلام هو أن جاك كور، التاجر الذي عمل أبوه قصابا في مدينة بورجيز، كان قد أضحى أهم تاجر ومصرفي عرفته فرنسا خلال الحقب المتأخرة من العصر الوسيط[36].

وكانت مراكب جاك كور تنطلق من آيج مورتيس (Aigues-Mortes) ومرسيليا إلى المحيط الأطلسي، مرورا ببوردو (Bordeaux) ولا روشيل (La Rochelle) وبروج (Brügge)، وتبحر شرقا متجهة إلى جزيرة رودوس والإسكندرية. وكانت السلع الشرقية تنقل - في داخل فرنسا - برا لتوزع على المدن المختلفة. ويسرت له علاقاته المتينة مع تاج أراغون والبابا والمصرفيين في فلورنسا، إدارةَ نشاطاته وتتويجَ أعماله بالنجاح المتوخى. وبما أن كل واحدة من السفن، التي استأجرها للإبحار باتجاه الشرق، كان بحوزتها مبلغ يتراوح بين 3 آلاف و4 آلاف مارك فضي، وذلك لتسديد فاتورة مشترياتها من السلع، لذا كانت مشكلة تدبير التمويل المالي تواجه جاك كور بنحو منتظم. ولتلافي الموضوع حاول جاك كور استخراج رصاص من مناجم ليون، وذلك لاستخراج الفضة منه على أمل أن تسد الفضة المستخرجة متطلبات سك العملة الفضية وتمويل تجارته في البحر المتوسط. بالإضافة إلى هذا كله حث جاك كور الفرنسيين على جمع أكبر كمية ممكنة من الفضة المستخدمة باعتبارها عملة وأدوات مائدة ومصوغات للزينة، وذلك لإعادة صهرها وتحويلها إلى سبائك. وحينما عاب عليه البعض أنه يصدِّر المعادن النفيسة إلى خارج فرنسا، ما كان منه إلا أن رد بالحجة نفسها، التي سيستخدمها توماس مون(*) بعد نحو مائتي عام: «[...] إنه سيقيم الدليل على أن كل مارك فضي خرج من المملكة قد أعاد إليها ماركا ذهبيا»[37].

وعلى رغم الاضطهاد الذي تعرضوا له في إسبانيا، لعب التجار اليهود في خلال العصر الحديث، دورا مهما في حوض البحر المتوسط. وبفضل أبحاث ودراسات فرانسيسكا تريفيلاتو (Francesca Trivellato) أمسينا نحوز معلومات جيدة عن عصبة ضمت عائلات مختلفة، كانت في مقدمتها عائلة أرغازي (Ergase) وسيلفيرا (Silvera). وبصفته يهوديا يتحدر من بلاد الشام استأجر جدهم الأكبر أبراهام أرغازي في العام 1594م دارا في مدينة ليفورنو (Livorno)، ليجعل منه مركزا لشركة تجارية جديدة. وفي حين واصل بعض أقربائه الإقامة في شبه الجزيرة الأيبيرية، بعدما تخلوا عن ديانتهم واعتنقوا المسيحية، آثر آخرون من أقربائه الاستيطان في أمستردام أو في هامبورغ. وفي يوم من أيام القرن الثامن

(*) Thomas Mun أحد تجار لندن المشهورين، وواحد من أبرز الاقتصاديين الإنجليز في حقبة هيمنة المذهب المركانتيلي (التجاري) على أوروبا الغربية بنحو مخصوص. وأصبح في وقت لاحق المدير العام لشركة الهند الشرقية. [المترجم].

عشر عُقد قران أستير أرغازي على دافيد سيلفيرا، ونشأت علاقة مصاهرة بين عائلتين تمتد نشاطاتها التجارية من حلب إلى أقاليم المحيط الهندي.

وتخصصت العائلتان في تجارة المرجان والألماس. علما بأن المرجان الأحمر كان كنزا من كنوز البحر المتوسط. وكان صيادو الأسماك ينقبون عن المرجان في الشعاب المرجانية المنتشرة في سواحل شمال أفريقيا وليغوريا (Ligurien) وكورسيكا (kordika) وسردينيا (Sardinien) وكالابريا (Kalabrien)، بل وفي ساحل إقليم التوسكانا نفسه. ودرجت العادة على أن يأتي المئات من المنقبين عن المرجان، في فصل الخريف، «بصيدهم» (أي أغصان المرجان) إلى مدينة ليفورنو، حيث تصقل قطع المرجان وتصنع منها سلاسل تتكون من درر مرجانية وتغلف من ثم بالورق لتكون جاهزة للتصدير. وكانت شركة أرغازي وسيلفيرا خير مثال على الشركات التي تصدِّر سلع المرجان إلى البندقية وحلب، باعتبار أن هاتين المدينتين كانتا مركزين تقليديين بالنسبة إلى المتاجرين في الأحجار الكريمة.

الجدير بالذكر هو أن حلب قد أدت، عبر عصور التاريخ المختلفة، دورا مهما في تصدير هذه الأحجار إلى أقاليم الشرق الأبعد. وكان الجزء الأعظم من مرجان البحر المتوسط يُصدَّر إلى الهند وإلى إقليم الهيمالايا، وذلك لأن رعايا هذين الإقليمين كانوا، تقليديا، يستعملون المرجان جواهر للزينة.

فيما بعد خسرت أنتويرب (Antwerpen) مكانتها المتقدمة في عالم التجارة، فيما ارتقت أمستردام ولندن إلى أهم الأسواق المتخصصة في تجارة المجوهرات عامة وفي تجارة الألماس خاصة. ومن خلال التجارة البرتغالية شارك يهود السفارديم والمتنصرون الجدد في تجارة الألماس بنحو قوي. فخلافا لتجارة التوابل لم يحتكر تاج البرتغال لنفسه المتاجرة بالألماس والأحجار الكريمة. ومكنت علاقات السفارديم الدولية اليهودَ من حيازة المعلومات الضرورية للعمل في عالم التجارة، ومن النجاح في الحصول على القروض بيسر كبير. وحافظت سلالات يهود السفارديم على أسرارها التجارية، وانحصر تداولها في إطار الروابط الأسرية فقط - تماما كما هو الحال السائد لدى الأرمن. ومكنهم ذلك من اكتساب ميزة تنافسية كبيرة في المتاجرة بالألماس[38]. وكان أرغازي وسيلفيرا يديران معاملاتهما الخاصة بتجارة الألماس من خلال ما لديهما من أقرباء يقطنون

في لشبونة وكانت تربطهم علاقة مباشرة بولاية غوا الهندية وتجارها. والأمر الجديد بالملاحظة هو أن رابطة التجار [اليهود] كانت تتكون من 20 شريكا يقطنون في ليفورنو، و10 شركاء يقيمون في لشبونة ونحو أربع إلى خمس أسر تسكن غوا. وجميعهم يتحدرون من أسر تمارس التجارة أبا عن جد، أي على مدى أجيال كثيرة. وكان للسفارديم في ليفورنو علاقات متينة مع يهود يقيمون في لندن. مما يفسر أسباب التزايد الكبير في كميات الألماس التي كانت تشحن إلى لندن وقتذاك. والملاحظ أن اكتشاف مناجم الألماس في البرازيل قد جعل لشبونة مصدرا مهما لتأمين الإمدادات الخاصة بالألماس. وفي الوقت ذاته تخلى بعض السفارديم القاطنين في ليفورنو عن استخدام الطريق التقليدية الرابطة بين لشبونة وغوا، مفضلين عليها المسار القائم بين مدراس - عاصمة ولاية تاميل نادو الهندية - والعاصمة البريطانية لندن. وما شجع على هذا التحول هو أن مسار السفن الشراعية البريطانية، المبحرة حول رأس الرجاء الصالح، بات أكثر أمنا من المسار الرابط بين لشبونة وغوا[39].

وهيأت المتاجرة بالألماس فرصة سانحة للتجار اليهود لأن يتلاقوا مع تجار أرمن كانت لديهم في جلفا [أحد أحياء مدينة أصفهان الإيرانية] شبكة تجارية تركز نشاطها من ناحية على سواحل المحيط الهندي، ومن ناحية أخرى على حوض البحر المتوسط والمحيط الأطلسي وبحر الشمال.

ونستشف من عقد تجاري مبرم بين تاجر اسمه خواجة ميناس من حي جلفا ووكيل له يقيم في تبريز، اسمه أغا دي ماتوس، أن الأخير قد لبى في العام 1673 أمر رئيسه، فركب البحر محملا بكميات معتبرة من الألماس سالكا طريقا يمر بإزمير ومن ثم بإسطنبول، ومن هناك واصل أغا دي ماتوس رحلته باتجاه البندقية، حيث استقر في مدينة ليفورنو في ثمانينيات القرن السابع عشر بصفته تاجرا عظيم الثراء، يتمتع بمنزلة عظيمة في صفوف الجالية الأرمنية ويتولى تمثيلها في مختلف المسائل. وبعدما لاحت بوادر تشير إلى أن تدهور الدولة الصفوية قد بات وشيكا (بفعل استيلاء الأفغان على أصفهان في العام 1722، إقدام نادر شاه على تخريبها في العام 1747) غادرت الجالية الأرمنية الدولة الصفوية وتوزعت في حوض البحر المتوسط وفي أقاليم المحيط الهندي. وغني عن البيان أن خسارة حي جلفا قد أدت إلى انتكاسة عظيمة للتجارة الأرمنية

العابرة للحدود الإقليمية، إذ خسرت هذه التجارة مركزا يتوسط الشرق والغرب[40]. كما انعكس تراجع مبيعات الألماس والمرجان على حصة يهود الشتات في التجارة العالمية[41].

في المقابل استطاعت الروابط اليونانية - الجامعة في صفوفها ملاحين وتجارا وسماسرة تجاريين كان معظمهم من رعايا المملكة العثمانية - المحافظة على منزلتها ونشاطها التجاري. فهم اهتموا منذ القرن السادس عشر بتكريس اتصالاتهم التجارية بالبندقية والمحافظة عليها، وبتعزيز عرى التعاون مع الإنجليز والفرنسيين. ولم يترفعوا عن أن يكونوا قراصنة يعملون لمصلحة هاتين الدولتين. وبعد استيلاء الروس على شبه جزيرة القرم أخذ أصحاب المراكب والتجار يمارسون نشاطاتهم في البحر الأسود، وتولوا من هناك إدارة حركة الملاحة الدولية التي سيعلو شأنها خلال القرنين التاسع عشر والعشرين[42].

5 - القراصنة: سرقة وفديات

نادرا ما تفوق أحد الكتاب على الإيطالي جيوفاني بوكاتشيو (Giovanni Boccaccio) في تصوير المخاطر الحافة بالسفن المبحرة في البحر المتوسط. وكان قد رسم صورة هذه المخاطر في مؤلفه «ديكاميرون» (الأيام العشرة)، العائد إلى القرن الرابع عشر(*). وتتحدث الرواية عن سيدة اسمها مدام بيريتوليا كاراتشيوكلا (Beritola Caracciola) تعرضت، وهي تبحر من جزر الليباري (Lipari) إلى نابولي، لعاصفة هوجاء دفعت سفينتها إلى جزيرة بونزا (Ponza)، المقفرة والواقعة في الجزء الشمالي من البحر التيراني (Tyrrhenisches Meer). كما تتحدث القصة السابعة من قصص الرواية عن المخاطر التي تعرضت لها ابنة أحد سلاطين القاهرة وهي تبحر إلى جزيرة مايوركا للالتقاء بزوجها. بما أن القراصنة كانوا يتربصون في

(*) بوكاتشيو كاتب وشاعر إيطالي متميز من عصر النهضة في القرن الرابع عشر، ومؤلف عدد من الكتب المهمة أشهرها على الإطلاق «ديكاميرون». ولا يُعرف الكثير عن حياته ومكان مولده بالضبط، ويرجح أنه ولد في فلورنسا. والثابت أنه التقى في نابولي الفتاة «فياميتا»، التي كانت ابنة لحاكم نابولي ومتزوجة. وأنه على الرغم من ذلك أحبها طوال حياته، وحتى بعد وفاتها بالطاعون في العام 1348.

في رواية «ديكاميرون» يفر عشرة أشخاص من البلاط الملكي في فلورنسا إلى دار ريفية، هربا من الطاعون، الذي اجتاح أوروبا وقتل معظم سكان فلورنسا ونابولي والكثير من بقية سكان القارة الأوروبية. ولتبديد الملل يروي كل واحد من الأشخاص العشرة عشر قصص واقعية أو متخيلة. وغادر القوم الدار الريفية بعد عشرة أيام، أي بعدما سردوا مائة قصة، هي قوام رواية بوكاتشيو.

ويعتقد النقاد أن بوكاتشيو استوحى الفكرة من «ألف ليلة وليلة»، التي كان الأدب الأوروبي حديث العهد بها آنذاك. [المترجم].

كل أنحاء البحر المتوسط، لاسيما أن الاختلاف بين التاجر والقرصان كان واهيا، فتاجر اليوم قد يتحول إلى قرصان البحار غدا؛ والعكس بالعكس أيضا. وفي معظم الأحيان كان الأمر يتوقف على مدى تحقق الفرصة المواتية. فعلى سبيل المثال مارس لاندولفو روفولو (Landolfo Rufolo) - بطل القصة الرابعة من رواية بوكاتشيو - القرصنة والعيش من ممارسة السلب والنهب عندما خسر رهانه على حمولة سفينة كانت في طريقها إلى قبرص[43].

وقد أشاع القراصنة الرعب والفزع في البحار طوال العصور القديمة وخلال العصر الوسيط أيضا؛ وقد أدى ارتقاء نجم العثمانيين في القرن السادس عشر إلى إطلاق العنان لقوى تذرعت بالديانة(*) للتغطية على امتهانها القرصنة. فعندما طور الميديشيون (Medici) ميناء ليفورنو وجعلوا إقليم توسكانا في مقدمة الموانئ المطلة على البحر المتوسط لم يفُتهم أن يفتحوا الأبواب على مصاريعها ليس لاستقبال التجار والمراكب الأجنبية فقط، بل للترحيب أيضا بالقراصنة الإنجليز، وذلك في المقام الأول لإلحاق أكبر ضرر ممكن بملاحة المملكة العثمانية. من ناحية أخرى لم يحجم الإنجليز، من حين إلى آخر، عن التصرف باعتبارهم حلفاء في موانئ عدوهم المسلم القابع في شمال أفريقيا، ولم يجدوا غضاضة في أن ينطلقوا من موانئ المسلمين للاستيلاء على سفن إقليم توسكانيا واسترقاق الأسرى من ملاحي هذه السفن. وفي الوقت ذاته، هيأت السفن الإنجليزية متطلبات الأمان للتجار المتحدرين من الدولة العثمانية ولبضائعهم التي كانت - من قبل - تُلاحَق وتُسلَب وتُنهَب من قبل «رابطة فرسان الحرب الصليبية» المقيمة في مالطا. وبالتزامن مع هذه الوقائع دأب القراصنة الهولنديون على الانطلاق من ليفورنو، أيضا، ليعيثوا في البحر المتوسط فسادا، وليستولوا من دون تمييز على المراكب الفرنسية والعثمانية. وكان القوم يبررون قرصنتهم بذريعة كانوا يكررونها دوما وأبدا، بأنهم يهاجمون سفنا تعود ملكيتها إلى شمال أفريقيا أو سفنا عائدة إلى أعدائهم في الحرب، ومن ثم برروا أَسرهم وترحيلهم إلى ليفورنو لبيعهم في أسواق النخاسة بوصفه تلبية لواجباتهم الوطنية. وإذا تطلب الأمر كان القوم يُنزلون مختلف أنواع القهر

(*) المقصود الديانة النصرانية، والحروب الدينية. [المترجم].

والتعذيب بالقبطان وملاحيه، وذلك من أجل انتزاع معلومات منهم تفيد بأنهم يتحدرون من شمال أفريقيا. فعلى سبيل المثال عندما ألقى القبطان الهولندي جاكوب فان دير هيجدين (Jacob van der Heijden) القبض على القبطان عبدالرحمن البورجي وملاحيه ومسافرين كثيرين كانوا على متن سفينته المبحرة من كريت إلى بنغازي، محملة بالشعير والقمح وعسل النحل، ارتأى القبطان الهولندي ضرورة اقتياد السفينة ومن فيها وترحيل الجميع، أولا، إلى زاكينثوس (Zakynthos) - المقاطعة اليونانية التي خضعت وقتذاك لحكم البندقية - وذلك من أجل ترحيلهم من ثم إلى ليفورنو. وبعدما قضى عاما في الأسر، وبفضل تدخل القنصل الهولندي المقيم في ليفورنو، أُطلق سراح القبطان البورجي[44].

ولقد سببت القرصنة القضاء على ثمار نشاطات وجهود تجارية بُذلت طوال سنين كثيرة. فعلى سبيل المثال استولى القرصان جاك بيير (Jacques Bierre) في العام 1608 على سفينة، كان تاجر مسلم اسمه Agamamauet (أغا محمد) قد عزم على أن ينقل بها بضائع شرقية إلى شمال أفريقيا. ولم ينتظر التاجر المسلم طويلا، فقد سافر في العام نفسه إلى بيزا للدفاع عن قضيته في رحاب محكمة العدل البحري. وأبلغ التاجر المسلم القضاة بأنه كان قد شحن من الهند إلى دمشق - مرورا بمكة [المكرمة] - 180 رزمة من صبغة النيلة و69 رزمة من العمائم و12 رزمة من أقمشة مختلفة الألوان و29 رزمة من الحرير، وذلك لشحنها من دمشق إلى شمال أفريقيا، ومضى يخبرهم بأن قنصل إنجلترا في صيدا أراد مساعدته فشحن البضائع على متن سفينة بريطانية باسمه [باسم أغا محمد]. بيد أن هيئة المحلفين لم تأبه بإفادة التاجر المسلم البتة. وهكذا أصدرت حكما يقضي أولا: بأن البضائع الإنجليزية الموجودة على السفينة - المكونة من قطن وتوت وأرز وما سوى ذلك من بضائع شرقية - هي ملك تجار إنجليز، وأن الواجب يقتضي، من ثم، رد كل هذه البضائع والسفينة إلى أصحابها الإنجليز؛ وثانيا: أن البضائع التركية هي من ممتلكات «أعداء المسيحية»، ومن ثم فإنه يحق للقبطان جاك بيير أن يتصرف بها بالنحو الذي يحلو له باعتبارها من غنائمه الشرعية[45].

لقد أضرت الحروب المستمرة بين المسيحية والإسلام كثيرا بالملاحة في البحر المتوسط، وظلت هذه الحقيقة ماثلة للعيان حتى إن لم تكن هناك نزاعات مسلحة

البتة. وتتبين لنا هذه الحقيقة بجلاء حينما نمعن النظر في القرصنة البحرية وأخذ الأسرى وفرض العبودية عليهم وفي الفديات النقدية التي دفعتها السفن المبحرة في الطرف الغربي من البحر المتوسط. ففي الحوض الكائن بين شبه الجزيرة الأيبيرية وشبه الجزيرة الإيطالية تعرض للأسر والعبودية، خلال فترة امتدت من العام 1450 حتى العام 1850، نحو ثلاثة ملايين مسلم ومسيحي كانوا يسلكون الطرق البحرية والبرية. وتجدر الإشارة إلى أن حصة البرتغال وإسبانيا كانت قد بلغت نحو مليون مستعبد أفريقي وعثماني ومغربي. ولا مندوحة هاهنا عن أن نضيف إلى هذه المجاميع تلك الجماعات أيضا المولودة في إسبانيا وفي جزر البليار وجزر الكناري. أضف إلى هذا وذاك أن 500 ألف من الرعايا الأحرار قد جرى استعبادهم في إيطاليا. وفي المقابل تعرض للعبودية في بلدان المغرب العربي 100 ألف مسيحي. من هنا أسفرت هذه العمليات عن تنظيمات ومؤسسات ترعى المتاجرة بالبشر، وتهتم بتكريس هذه السوق الرائجة. وعلاوة على انتشار ظاهرة أخذ الأسرى واستعبادهم اتسعت أيضا عمليات التهريب وأخذ الرهائن طلبا للفدية، علما أن طلب الفدية كان نهجا ساهم فيه لاعبون حكوميون وخواص وقساوسة أيضا. والجدير بالذكر أن النشاطات التي كانت هذه التنظيمات والمؤسسات تمارسها في مجال الظواهر المشار إليها لم تكن سائدة في البحر المتوسط والمحيط الأطلسي فقط، بل هي تسللت إلى بحر الشمال وبحر البلطيق أيضا، ذلك لأن اختطاف الملاحين النصارى واستعبادهم أمسى ظاهرة تطبق بحق رعايا كل الأقاليم الأوروبية تقريبا. وكيفما كانت الحال يؤكد فولفغانغ كايزر (Wolfgang Kaiser)، في هذا السياق، أن الاستعباد وفك رقبة المستعبد شكّلا، وقتذاك، اقتصادا قائما بحد ذاته، اقتصادا يرتكز على أخذ الغنائم وجني الفدية (economy of ransom). وانطلاقا من هذا التقييم يتوصل كايزر إلى نتيجة مفادها أن هذه الوسائل المنطقية [الاستعباد والغنيمة والفدية] قد نجحت في ضبط وتشذيب العنف الديني وساهمت في ترشيد التجارة مع المسلمين[46].

ويرى كايزر أن من الضروري بمكان التمييز بين دفع الفدية لتحرير الأسير والمتاجرة بالرقيق [بيعا وشراء]، مؤكدا أن هذه الحقيقة تبقى قائمة، حتى إن انطوى هذا التمييز على إشكاليات لا يستهان بها البتة. فالأسير كان غنيمة من لحم ودم، كان إنسانا بالإمكان تحريره من خلال فدية نقدية كانت أعلى من

المبلغ الذي يُدفع ثمنا لشراء المستعبد. ولقد كانت هناك أكثر من طريقة لافتداء الأسرى. وليس مستبعدا أن تكون هذه الصيغ قد حرضت على انتهاج صيغة جديدة، أعني صيغة إبرام اتفاقيات ثنائية خاصة بتبادل الأسرى أو في الاتفاق على تعليق العمليات الحربية [الهدنة العسكرية]. وكانت هذه الصيغة منهجا دارجا في ممارسات ديبلوماسيي الدول العظمى فرنسا وإنجلترا وهولندا، أي في ممارسات ديبلوماسيي دول كانت تشكل تهديدا مستمرا لحكام المغرب العربي سياسيا وعسكريا. واتبعت كل المنظمات العسكرية الرهبانية - أعني تنظيمات على غرار روابط فرسان المعبد - أساليب مشابهة، وتنطبق هذه الحقيقة على تنظيمات الفرسان الأيبيريين بنحو مخصوص. فهؤلاء كانوا قد تخصصوا في دفع الفدية بغية استرداد ملاحيهم المأسورين. وكانوا يمولون هذه الفديات النقدية من خلال الموارد المتأتية من بيع المستعبدين، أو ما يُعرف بـ «صناديق العبودية» (slave funds). وبالإضافة إلى مهنهم الرئيسة مارس بعض التجار مهنة تحرير الأسرى أيضا، وذلك من خلال ما كانوا يدفعون من فديات نقدية. والأمر الذي عزز نهوضهم بهذا الدور هو أن علاقاتهم المهنية الطويلة كانت قد عززت الثقة بهم، ليس في حوض البحر المتوسط فقط، بل في أوطانهم الأم أيضا، وبنحو مخصوص في صفوف الصيرفيين الذين كانوا يمولون - أمدا قصيرا - تكاليف استرداد الأسرى (pre-finance)[47].

والملاحظ هو أن الأسرى في شمال أفريقيا قد فضلوا الاندماج بالمجتمعات المحلية، وذلك لأن التخلي عن نمط حياتهم السابقة عنى تحسين شروط معيشتهم وإنقاذهم من ويلات العبودية. وعليه اختار الرعايا الجدد أسماء إسلامية، وخضعوا طواعية لعمليات الختان، وواظبوا على ارتياد المساجد وأكل ما هو حلال من وجهة نظر الديانة الجديدة. ولأنهم درجوا على تقليد أسيادهم المسلمين في المأكل والملبس فقد انغمس الأسرى في عالم الأسياد، في ذلك العالم الذي سيفضله البعض منهم على أوطانهم الأم، خاصة بعد أن يتحرروا من حياة الأسر والعبودية. وللتدليل على ما نقول يمكننا الاستشهاد بشخص فرنسي اسمه توماس داركوس (Thomas D'Arcos) وقع في العام 1629 أسيرا في قبضة ملاحين تونسيين. وقد واظب طوال الفترة التي قضاها

أسيرا على مراسلة الكثير من الأشخاص ومنهم عالم زمانه نيكولا كلود فابري دي بايرسك (Nicolas-Claude Fabri de Peiresc) من مدينة آكس أن بروفانس (Aix-en-Procence) الفرنسية[48]. ولما كان فابري دي بايرسك قد رسم للبحر المتوسط صورة مستوحاة على نطاق واسع من المعلومات التي توافرت له من خلال مراسلاته الواسعة، كان يطلب من داركوس أن يوافيه بما لديه من معلومات عن شمال أفريقيا ويتعهد له بأنه سيبذل قصارى جهده لتحريره من الأسر. بيد أن داركوس استطاع أن يحرر نفسه بلا عون من دي بايرسك، وواظب على تزويده بمختلف الهدايا طالبا منه مساعدة الأسرى الآخرين. وبعد أن نال حريته اعتنق داركوس الإسلام واختار لنفسه الاسم العربي عثمان، واستمر في مراسلاته مع فابري دي بايرسك، من دون أن يبدي أي رغبة في العودة إلى فرنسا. وسعى جاهدا إلى الحصول على ترجمة لاتينية أو إيطالية للقرآن الكريم. وكان قد أهدى فابري دي بايرسك نقودا معدنية تعود إلى العصور القديمة ومصابيح مصنوعة من الصلصال ومقابض خناجر مختلفة وحفريات وأحذية منزلية مصنعة وفق الطراز المسيحي والمغاربي. والأمر اللافت للنظر هاهنا هو أن الموضوع المثير للجدل - أعني اعتناقه الإسلام - قد جرى تجاهله كلية تقريبا في المراسلات التي تبادلها داركوس مع فرنسيين كثيرين. وعلى رغم أنه في ضوء اعتناقه الإسلام حسّن من مركزه في تونس، فإن أبناء جلدته في فرنسا استمروا يعتبرونه نصرانيا. حتى بايرسك نفسه عزا اعتناقه للإسلام إلى عذابات الأسر وشغفه بواحدة من النساء. وغني عن البيان أننا نستشف من هذه الوقائع أن سنوات الأسر قد أسفرت عن استبدال الهوية الوطنية لتحل محلها هوية أخرى، وساهمت في نشأة خليط من أجناس عرقية وثقافية مختلفة في البحر المتوسط[49].

وتعرضت ابنة البندقية بياترس ميشيل (Beatrice Michiel) لمصير مشابه، ولكن أكثر تعقيدا. ففي العام 1559 اختطفها هي وعائلتها قراصنةٌ أتراك. وإذا كان الحظ قد حالف بياترس ووالدتها وشقيقتها، فأُطلق سراحهن لقاء فدية نقدية معتبرة، فإن شقيقيها بقيا في الأسر واعتنقا الإسلام بعدما جرى إخصاؤهما. وتخلى الشابان عن اسميهما الإيطاليين، فاختار الأول منهم اسم جعفر والثاني

اسم غضنفر. وتدرجا في وظائف الإدارة العثمانية. وتوفي جعفر في العام 1582، أما غضنفر فإنه واصل الارتقاء في الجهاز الحكومي واستمر يراسل ممثلي حكومة البندقية وأقرباءه المقيمين في هذه المدينة-الدولة. وفي العام 1591 هجرت بياترس زوجها الثاني وأطفالها، لتستقر في إسطنبول حيث سبقتها أمها للالتقاء بابنها غضنفر. ونجح غضنفر في إقناع بياترس بالتخلي عن ديانة آبائها وأجدادها واعتناق الإسلام. وأصبحت تسمى فاطمة خاتون، وتطلقت رسميا من زوجها الإيطالي المكروه. وتزوجت مرة أخرى في العام 1593. وحافظت على رابطة الوصل بينها وبين أبنائها في البندقية، مدعية عند الحاجة أنها قد أُكرهت على اعتناق الإسلام. وفي شتاء العام 1600 رتب غضنفر لاختطاف ابن فاطمة جياكومو (Giacomo) وترحيله إلى إسطنبول. وبعد وصوله إلى مكان إقامة والدته اختار هذا الابن لنفسه اسما جديدا هو محمد، وبلغ مستويات مهنية متقدمة. وعلى الرغم من إصدار السلطان أمرا بإعدام غضنفر جزاء مشاركته في مؤامرة فاشلة، ظلت فاطمة تقيم في بلاط الإمبراطورية العثمانية إلى أن وافتها المنية. بيد أنها كانت تتأرجح ذهنيا بين عالم المسيحية وعالم الإسلام؛ وأورثت كامل ثروتها للرهبنة الفرنسيسكانية في البندقية وفريولي، ولدار للأيتام ومأوى للنساء في البندقية[50].

كما وقع أوروبيون - غربيون وشرقيون – ضحايا لبحارة مسلمين، وبالأحرى من البرابرة الذين تربصوا للأوروبيين في المحيط الأطلسي وحجزوا مراكبهم واختطفوهم. ويقدر عدد المختطَفين في القرن السابع عشر بنحو 12 ألف ملاح بريطاني و15 ألف ملاح هولندي، عملوا أُجَراء في سفن كانت ترفع العلم الهولندي[51]. وفي بريطانيا نشأ صنف أدبي جديد عُرف بسرد الأسرى (Captives Narratives). إذ ذاع صيت الكثير من المؤلفات المخصصة لسرد وقائع الأسر الذي تعرض له رعايا بريطانيون. ولما كان هذا الصنف الأدبي الجديد قد حظي بتثمين الكثير من القراء، فقد أعيدت طباعة بعض هذه المؤلفات مرات عديدة، ونشأت سوق خاصة لتسويق هذه المطبوعات. وحازت هذه المطبوعات إقبالا كبيرا لأن كتّابها تحدثوا عن خبراتهم الشخصية في الأسر وقدّموا وصفا دقيقا لعادات وتقاليد المسلمين، وتولوا، بنحو أو آخر، نقل معلومات متممة لما كانت

ترويه عليهم مسرحية «عطيل»(*) مثلا[52]. وفي أواخر القرن السابع عشر نجحت بريطانيا في الحد من اختطاف السفن الإنجليزية بنحو ملحوظ من خلال تبنيها سياسة الضغط العسكري ضد دول البرابرة من جهة، ومن خلال حيازة جوازات المرور البحرية لسفنها من جهة أخرى.

أما فيما يتعلق بالمدينتين الألمانيتين هامبورغ ولوبيك فقد تصاعدت التهديدات إلى درجة دفعتهما لتعليق رحلاتهما في البحر المتوسط. الجدير بالملاحظة هو أن الأوروبيين الشماليين كانوا في وضع جيد نسبيا، فهم كانوا يُختطفون ويُفتدون ويحصلون على حريتهم وهم في عرض البحر. أما الأوروبيون الجنوبيون فإنهم غالبا ما كانوا يُؤسرون في البر، وتُفرض عليهم حياة العبودية طوال ما تبقى لهم من العمر.

وعلى وقع هذه التطورات أسست مدن الهانزا والدول الواقعة في شمال أوروبا صناديق العبودية. إذ تعين على قباطنة وملاحي السفن أن يدفعوا للصندوق مبلغا معينا من قبل أن يركبوا البحر. من ناحية أخرى جمعت الكنائس التبرعات، وذلك من خلال توزيعها تماثيلَ خشبية صغيرة مثيرة للشفقة تصور أشخاصا مكبلين بالسلاسل، لتنبيه سكان الموانئ البحرية للمخاطر التي تتعرض لها السفن المبحرة في البحر المتوسط والمحيط الأطلسي. وكان لدى صناديق العبودية، المدارة من قبل أوروبا الشمالية، وكلاء يقيمون في البندقية مهنتهم تنفيذ المسائل المتعلقة بالفديات النقدية.

نقف هنا على تفاصيل الإجراءات المتعلقة بالفديات التي واجهت سفينة يملكها أحد رعايا المدينة [الألمانية] فلنسبورغ (Flensburg). فقد اختطفها قراصنة جزائريون في 9 أبريل 1737 وهي في طريقها من هامبورغ إلى ميناء بورتو (Porto) البرتغالي. وتواصل مالك السفينة ماتياس فالنتينرن (Mthias Valentiner) مع القائمين على صندوق العبودية في كوبنهاغن، وذلك لأنه كان قد دفع للصندوق 2000

(*) عطيل، بالإنجليزية Othello، هي مسرحية تراجيدية للكاتب الإنجليزي الشهير وليام شكسبير. ونشرت المسرحية، أول مرة، في العام 1565. وتدور أحداثها حول أربعة أشخاص هم: عطيل، الجنرال المغربي في جيش البندقية، وزوجته ديدمونة، والملازم كاسيو مساعد عطيل، وحامل الراية ياجو المنافق.
والملاحظ في المسرحية هو أن شخصية عطيل تقدَّم بنحو إيجابي. وهذا أمر غير مألوف في الأدب الإنجليزي في زمن شكسبير، حيث جرت العادة وقتذاك على تقديم العرب وغيرهم من ذوي البشرة الداكنة بوصفهم أشرارا متوحشين. كما تجنب شكسبير أي مناقشة حول الإسلام. [المترجم].

تالر بدل تأمين على السفينة، طالبا منهم دفع فدية لتحرير الطاقم المأسور. غير أن الصندوق رفض دفع الفدية لاعتقادهم أن صاحب السفينة محتال يحتج بواقعة لا أساس حقيقيا لها، ويطلب فدية عن سفينة كانت تنقل بضائع غير مؤمن عليها تعود إلى تجار من هامبورغ. واستغرق الأمر شهورا كثيرة إلى أن قدم مالك السفينة براهين تشهد على أنه صاحب حق مشروع. وعلى وقع هذه المستجدات أوعز صندوق العبودية في 25 يناير 1738 إلى وكيله بالبندقية يوهانس بومير (Johannes Pommer) بضرورة التفاوض مع صاحب السفينة بشأن الفدية المطلوبة. وفي 1 أغسطس أحرز بومير نجاحا جزئيا: فقد حُرِّر سبعة رجال من الملاحين لقاءَ فدية بلغت قيمتها 8 آلاف تالر. وهكذا لم يبق في الأسر سوى ربان السفينة (The Helmsman)، وذلك لأن الجزائريين زعموا أنهم يحتاجون إليه في الجزائر. من هنا لم يُطلق سراحُه إلا بعد مضي سنوات كثيرة ولقاء فدية معتبرة أيضا[53].

وبعد مضي زمن قصير على هذه الأحداث أبرمت الدنمارك مع الجزائر أولا (في العام 1746)، ومع تونس وطرابلس الغرب والدولة المغربية والمملكة العثمانية لاحقا (في العام 1756)، اتفاقيات زُوِّدت في ضوئها سفن دولة الدنمارك الكبرى وسفن النرويج وإقليم شليسفيغ هولشتاين بجوازات سفر بحرية ضمنت عدم تعرضها للاختطاف في تنقلاتها بين موانئ البحر المتوسط والمحيط الأطلسي في طريقها إلى غرب وشرق شبه القارة الهندية[54].

5

بحر الشمال وبحر البلطيق

«اعلمي يا زوجتي أني أرسل إليك علبتين مع كلاوس فرولينغ «Claus Vrolingh» من لوبيك. أما المفتاح فإني سأرسله إليك مع فيتيلكه العداء «Fyttelke den Läufer». وتوجد في العلبتين قلائد من مرجان: 38 قلادة منها طوال و5 قصار [...] آمل أن يكون هويمان «Hoyman» قد نجح في بيعها، أما إذا كان قد عجز عن ذلك فإني أناشدك أن تتصرفي مع هذه القلائد بأفضل طريقة تخطر على بالك [...] وأكرر، أناشدك أن تهتمي بالمرجان الذي يسعى هويمان إلى عرضه في سوق [مدينة] غرايفسفلد «Greifswald». [...] فضلا على هذا وذاك أود إعلامك أن الأقطان لاتزال في بلدية سلاوس «Sluis» [التابعة للأراضي المنخفضة، أي هولندا]؛ فهي وصلت إلى هناك مع الملاح فيلكه فان دوكوم «Wilke van Dokkum»، ولا مندوحة

«باتت الحماية الملكية للتجار الأجانب العاملين في إنجلترا (الكارتا ميركاتوريا) امتيازا يسري على التجار المتحدرين من مدن الهانزا، أي يسري – عمليا – على التجار الألمان فقط»

الآن عن نقلها إلى هامبورغ بإذن الله. [...] علاوة على هذا يرسل إليك البروسي غرفين مارشيده «Gerwin Marschede» مع ملاح اسمه (ماركوارت شتوبه) «Marquart Stubbe» بضع عشرات من الشموع. ووفقا لما قاله فإنه يستطيع أن ينقل إليك كمية أكبر من الشموع، جزاه الله خيرا، آمين يا رب العباد. [...] وأخيرا أتمنى لك دوام الصحة وعمرا طويلا. حُررت هذه الرسالة في [ميناء] بروغ [بلجيكا] مساء يوم القديس يوهانيس العائد إلى صيف العام 1420[1].

هيلدبراند فيكينشوس (Hildebrand Veckinchusen)

إن رسالة العمل الرزينة التي كتبها هيلدبراند فيكينشوس إلى زوجته مارغاريتا (Margarethe) المقيمة في مدينة لوبيك تعتبر وثيقة مهمة تشهد على البدايات الأولى لنشأة إقليم بحري واسع الأرجاء ضم بحر الشمال وبحر البلطيق. فشركة فيكينشوس التجارية تعاملت في بدايات القرن الخامس عشر مع تجار يتحدرون من بروغ وأنتويرب (Antwerpen) ولوبيك ودانسيغ وريغا ورفال (Reval) [تالين الحالية] ونوفغورود (Nowogorod) في روسيا، وكانت تسوق بضائعها في معارض فرانكفورت والبندقية. إن ملاحي تلك الحقبة من الزمن مدوا الجسور بين بحر الشمال وبحر البلطيق، وربطوا «البحرين الشقيقين»[2] بوثاق متين، كما يتضح ذلك من رسالة الملاح فيلكه فان دوكوم (Wilke van Dokkum)، أو رسالة البروسي ماركوارت شتوبه (Marquart Stubbe)، ومن سيرة العائلات الكثيرة التي كانت تعيش وتعمل في مختلف المدن والبلديات. فعلى سبيل المثال فإن هيلدبراند فيكينشوس، الذي تزوج من فتاة تتحدر من أسرة امتهنت التجارة أبا عن جد في مدينة ريغا، قضى الشطر الأعظم من حياته خارج لوبيك، تاركا لزوجته مارغاريتا تسيير شؤون شركته المتخذة من لوبيك مركزا لها. ويشير تقسيم العمل الغالب على هذه الأسرة إلى مدى اتساع دائرة الرابطة الهانزية (الهانزا، Die Hanse). فهذه المدن نجحت من خلال التجارة والملاحة في أن تربط بحر الشمال ببحر البلطيق بنحو فاق من حيث المتانة جميع الروابط التي جمعت بينهما على مر العصور الماضية.

1 - الهانزا: رابطة المدن القوية

نجحت الهانزا ومدنها في مواصلة العمل معتمدة على الملاحة البحرية وتجارة الباعة المتجولين في العصور الأولى والمتوسطة، ولكنهم أيضا أعطوا مناطق بحر

الشمال وبحر البلطيق هيكلا تنظيميا متماسكا. فما بدأ كتجمع للباعة المتجولين تطور في القرن الثالث عشر إلى رابطة مدن قوية، حددت على مدى ثلاثة قرون من الزمن مصير التجارة والسياسة والملاحة في مناطق بحر الشمال والبلطيق. ومصطلح «هانزا» بالألمانية الفصحى القديمة «althochdeutch» يعني «حشدا» أو «تجمعا»، واستُخدم في القرن الثاني عشر لوصف الجمعيات التعاونية التي ضمت التجار الذين يسوقون بضائعهم في بلدان أجنبية، ويتحدرون من موطن مشترك. وبهذا المعنى كانت ثمة أكثر من عصبة هانزية قبل ظهور الهانزا الألمانية (Deusche Hanse) على المسرح السياسي في القرن الثالث عشر؛ فهذه الرابطة أمست سقفا يضم جميع المدن الألمانية التجارية الواقعة على الساحل الألماني من بحر الشمال وبحر البلطيق. وفي زمن باكر شكل تجار يتحدرون من مدينة كولونيا الألمانية في العام 1175 جمعية تعاونية في لندن، وأضحت بضائعها تتمتع برعاية الملك البريطاني[3]. بيد أن الأمر الحاسم الذي أدى إلى تأسيس الرابطة الهانزية هو الأحداث التي حصلت في حوض بحر البلطيق خلال القرنين الثاني عشر والثالث عشر: تأسيس مدينة لوبيك، وتشييد المدن في إطار الاستيطان الألماني في الشرق(*)، وتكوين تعاونية للتجار الألمان المبحرين عبر جزيرة غوتلاند (Gotlandfahrer)(**).

وشجع تأسيس مدينة لوبيك (1159/1143) الألمان المتخصصين في التجارة الخارجية على الاستيطان على ضفاف بحر البلطيق، ميسرا الوصول إلى أسواق حوض بحر البلطيق وروسيا من دون الاستعانة بسماسرة إسكندنافيين وسلاف. وعلى مدى طويل من الزمن امتهن بعض المزارعين من أبناء جزيرة غوتلاند التجارة أيضا وكانوا يتحكمون في المتاجرة مع روسيا، ورأوا في رجال الأعمال الألمان المتخصصين في التجارة الخارجية تحديا قويا ومنافسا مرهوب الجانب. فهؤلاء أقوى بسبب ما لديهم من رؤوس أموال، ومن حيث مهاراتهم في فنون التجارة، وامتلاكهم مستويات تعليمية أفضل وقدرات تنظيمية لا عهد للمزارعين التجار بها. أضف إلى ذلك أنهم

(*) أي في منطقة امتدت من سلوفينيا حتى أستونيا، وشرقا إلى ترانسيلفانيا في رومانيا، أي إلى إقليم يعتبر قلب رومانيا التاريخية. [المترجم].

(**) استخدم التجار الأوروبيون جزيرة غوتلاند ممرا لسفنهم، بعدما تهيّبوا استخدام المسارات البحرية التقليدية، على خلفية توسع الفتوحات الإسلامية وتعاظم النفوذ العربي في المتوسط. وهكذا اضطر الأوروبيون إلى المتاجرة بين إمبراطورية الفرنجة والإمبراطورية البيزنطية عبر أنهار أوروبا الشرقية وبحر البلطيق. [المترجم].

كانوا يستخدمون سفن الكوج (Kogge)(*) المتفوقة من حيث وزن حمولتها على حمولة سفن إقليم غوتلاند بنحو كبير. وفي العام 1161 أجاز الدوق هاينرش الأسد (Heinrich der Löwe) للتجار المتحدرين من جزيرة غوتلاند مزاولة النشاط التجاري في المدن والبلديات الخاضعة لسلطانه، بشرط أن يسمح للتجار الألمان في المقابل بمزاولة التجارة في جزيرة غوتلاند، وقد أسهم ذلك في ازدهار التجارة الألمانية في جزيرة غوتلاند.

وتحدثت الوثيقة التي نشرتها كونتيسة إقليم فلاندر السيدة مارغريتا آل فلاندرن (Gräfin Margarete von Flandern) في العام 1252 لأول مرة في التاريخ عن جمعية التجار المبحرين عبر جزيرة غوتلاند (universi mercatores romani imperii gotlandiam frequentantes). ونستشف من هذه الوثيقة أن جمعية التجار الألمان العاملين في جزيرة غوتلاند مارست نشاطاتها في هذه الجزيرة، منذ ذلك الزمن على أدنى تقدير، وأن سفنها الشراعية كانت تبحر باتجاه الغرب والشرق. وأن الجمعية المذكورة كانت تستخدم وكالتها في فيسبي (Visby) بشكل متزايد في تثبيت وجودها في سوق مدينة نوفغورود الواقعة على ضفاف نهر فولخوف. وحذا التجار الألمان حذو التجار المتحدرين من جزيرة غوتلاند، فأسسوا في المدينة الروسية نوفغورود (Nowgorod) مركزا تجاريا أطلقوا عليه اسم بيترهوف Peterhof. وبعد ردح من الزمن تحول هذا المركز إلى وكالة ألمانية (Kontor) تشرف على الأنشطة التجارية بين مدن الهانزا وروسيا. وبالنظر إلى أن امتدادها الجغرافي الواسع - فريفها كان يمتد إلى البحر الأبيض (das Weiße Meer) - فقد كانت مدينة نوفغورود مركزا غاية في الأهمية بالنسبة إلى المتاجرة في الفراء. واستخدم التجار مدينة فيسبي الواقعة في جزيرة غوتلاند مركزا يديرون منه مشروعاتهم التجارية المتمركزة في مدينة نوفغورود. علاوة على ذلك كان أصحاب الشأن يستودعون في فيسبي الأموال الزائدة على الحاجة بعد اختتام الموسم التجاري. بيد أن لوبيك صعّدت من منافستها في الحقب المتأخرة من القرن الثالث عشر، وعكفت على فرض هيمنتها على التجارة مع روسيا. وبفضل جهودها الحثيثة نجحت لوبيك في أن تكون المدينة

(*) الكوج سفينة مشيدة من الألواح الخشبية، ولها صارية واحدة، ومزودة بشراع مربع الشكل. [المترجم].

التي تُستأنف في محاكمها وفي محاكم مدينة فيسبي القضايا المختلف عليها في مدينة نوفغورود. وهكذا نجحت لوبيك في أن تمارس مستقبلا دور المركز الراعي للتجارة مع روسيا[4].

وأسهمت بنحو قوي هاهنا مدن مختلفة، كان معظمها قد أُسس بفضل العون الذي قدمته لوبيك. ولا مندوحة في هذا السياق عن الإشارة إلى ريغا، المدينة التي أسسها في العام 1202 رئيس أساقفة بريمن عند مصب نهر دفينا (Düna)(*)، لتكون ميناء يخدم تجارة لوبيك الخارجية. وفضلا عن ريغا نشأت في القرن الثالث عشر مدن تجارية أخرى انتشرت على طول الضفة الجنوبية من بحر البلطيق: ويسمار (Wismar)، وروستوك، وشترالزوند (Stralsund)، وغرايفسفالد (Greifswald)، وألبيغ (Elbig)، وكونيغسبرغ (Königsberg)، ورفال (Reval) (تالين في أستونيا الحالية). كما استوطن تجار ألمان الممالك الإسكندنافية، كما هاجر تجار وحرفيون ألمان إلى جنوب السويد وبخاصة إلى لودوس (Lödöse) وكالمار (Kalmar) وستوكهولم. وكذلك هاجر عمال المناجم الألمان إلى مناجم الحديد والنحاس السويدية. على صعيد آخر كانت النرويج أيضا شريكا تجاريا مهما بكل معنى الكلمة، فهي كانت تصدر إلى ألمانيا السمك المجفف وتستورد منها الحبوب. ويجمل أن نذكر أن الحي التجاري (Deutsche Brücke) في مدينة بيرغن النرويجية (Bergen) كان قد تطور إلى مركز تجاري للرابطة الهانزية. وكان التجار المتحدرون من لوبيك هم وحدهم أصحاب الكلمة الفصل في المسائل المتعلقة بالتجارة مع الممالك الإسكندنافية.

ولم يقتصر تعامل التجار الألمان على روسيا والدول الإسكندنافية المطلة على الساحل الجنوبي من بحر البلطيق فقط، بل كانوا، وبقيادة التجار المتحدرين من مدينة كولونيا الألمانية، يتاجرون عبر بحر الشمال مع إنجلترا أيضا. فاستنادا إلى الامتياز العائد إلى العام 1175 منحت الكارتا ميركاتوريا (الحماية الملكية للتجار الأجانب العاملين في إنجلترا) (carta mercatoria)، الصادرة عن إدوارد الأول في العام 1303 التجارَ الأجانب حريةَ الإقامة والعمل، والحماية من استبداد الموظفين، وأنهم لن يُفرض عليهم مستقبلا الوفاء بالتزامات جديدة. ومُنحت

(*) ينبع هذا النهر في غرب موسكو ويصب في خليج ريغا في لاتفيا. [المترجم].

هذه الامتيازات تعويضا لهم عن الارتفاع الذي طرأ على التعريفات الجمركية. وعليه فحينما فرض إدوارد الثالث، في بدايات حرب المائة عام (في منتصف القرن الرابع عشر تقريبا)، تعريفة جمركية أعلى على الصادرات النسيجية، وذلك لتمويل نفقات الحرب، طالب تجار الهانزا بنجاح بضرورة إعفائهم من هذه الأعباء المالية، مشيرين في هذا الخصوص إلى الكارتا ميركاتوريا وهكذا، وباستثناء الألمان تعين على الإنجليز ومن سواهم من أجانب آخرين الإسهام في تمويل أعباء الحرب. وبهذا النحو باتت «الحماية الملكية للتجار الأجانب العاملين في إنجلترا» (الكارتا ميركاتوريا) امتيازا يسري على التجار المتحدرين من مدن الهانزا، أي يسري – عمليا - على التجار الألمان فقط. وانتهز التجار الألمان الفرصة، فجعلوا من مقر النقابة العمالية وكالة تجارية تحتل مساحة واسعة الأبعاد، بعدما ضموا إليها باحة مجاورة كانت في الأصل مخصصة لتكديس الحديد[5].

وتجدر الإشارة هنا إلى أن فلاندر كانت آخر وأهم إقليم تجاري للألمان، حيث كانت تنتَج فيها كمية كبيرة من الأقمشة العالية الجودة. وكان التجار يبتاعون أقمشة إقليم فلاندر في بروغ (Brügge)، المدينة التي ارتقت إلى أهم سوق في غرب أوروبا، بفعل موقعها المناسب لنقل البضائع. وفي العام 1252 منحت الكونتيسة مارغريتا التجار الألمان امتيازا معتبرا، إذ أسبغت عليهم تسهيلات جمركية مهمة. وبعد مرور عام على منح هذه التسهيلات أُعفي التجار الألمان من نظام المحاكمة بالنزال[*]، ومن تبعات ديون الآخرين، والأهم من هذا كله هو إعفاؤهم من قانون الشواطئ، وبعد الإعفاء من هذا القانون لم يعد يُسمح لسكان المناطق الساحلية في فلاندر بالاستيلاء على السفن الجانحة ونهب بضائعها. وقد وفرت هذه الامتيازات الحماية القانونية للتجارة.

وللمحافظة على فعالية هذه الامتيازات في فلاندر فقدت الوكالة المقيمة في بروغ (Brügge) الاستقلالية التي تمتعت بها حتى ذلك الحين، وخضعت ابتداء

(*) المحاكمة بالنزال أو المحاكمة بالقتال أو النزال القضائي، أسلوب كان متبعا في القانون الألماني لحسم خلاف أو اتهام موجَّه إلى أحد طرفين في حال عدم وجود شهود لإثبات التهمة أو نفيها أو عدم اعتراف المتهم بالتهمة الموجهة إليه. وتجري المحاكمة بالنزال بإجراء مبارزة بالسيوف بين الشخصين المتخاصمين، ويعلَن الفائز بالمبارزة محقا، أما خصمه الخاسر فتثبت عليه التهمة. وكانت المحاكمة بالنزال أسلوبا دارجا في القارة الأوروبية طوال العصور الوسطى. ولكن أين هذا القضاء المتخلف من القضاء الإسلامي الذي اعتمد قاعدة مفادها «أن البينة على المدعي واليمين على منْ أنكر». [المترجم].

من العام 1356 لمشيئة هيئة عامة ضمت جميع مدن الهانزا، أي «مؤتمر المدن الهانزية» Hansetag. وبهذا النحو باتت المدن الممثلة في مؤتمر مدن الهانزا التي أُتِي على ذكرها للمرة الأولى في العام 1358، هي التي تحدد السياسة التجارية. وما عادت إدارة هذه السياسة رهنا للتصورات الفردية للتجار. وأثبت ذلك أن هيئة عامة تضم جميع مدن الهانزا أقدر على خدمة مصالح التجار المشتركة مما لو تُرِكت السيطرة على المراكز التجارية الأجنبية في يد جماعات فردية محلية. وبفعل هذه التطورات أشرفت على نهايتها العملية التي ابتدأت في القرن الثالث عشر، والتي باتت رابطة المدن في سياقها تمارس نفوذا متصاعدا على الجمعيات التعاونية، التي ينتظم فيها التجار الألمان العاملون في مراكز تجارية أجنبية. فهذه الرابطة ساندت التجار [الألمان] في مساعيهم إلى نيل امتيازات مختلفة، وابتكرت الشروط القانونية الضرورية للتجارة، وقدمت لهؤلاء التجار الحماية القانونية في حالة انتهاك حقوقهم. وباتت مدن الهانزا الواقعة في حوض بحر الشمال والبلطيق تهيمن على الملاحة البحرية وترسم السياسة التجارية في هذا الإقليم. ولتنفيذ هذه المهمات درج مندوبو هذه المدن على الاجتماع كلما دعت الضرورة إلى ذلك، وكلما استجدت أمور تقتضي اتخاذ قرارات غاية في الأهمية. وأصبحت لوبيك الممثل الرئيس والناطق الرسمي باسم رابطة المدن(6).

وتبلورت في النصف الثاني من القرن الرابع عشر تحديات جديدة، أثبتت فيها الرابطة الهانزية كفاءتها في اتخاذ القرارات المناسبة ومواجهة المخاطر بحزم واقتدار. ففي العام 1360 قرر الملك الدنماركي فالديمار الرابع (Waldemar IV) العودة إلى السياسة التوسعية التي انتهجتها بلاده في حوض بحر البلطيق، فاستولى، ليس فقط على مدينة «سكونا»، المدينة التي باتت في هذه الأثناء تتبع السويد، بل استولى على غوتلاند أيضا. وفرض فالديمار الرابع المزيد من الضرائب والرسوم على تجار الهانزا. وغني عن البيان أن هذه الإجراءات أعاقت بشكل خطير التجارة مع سكونا. من هنا لا غرو أن ترى لوبيك، ومعها جميع مدن الهانزا المطلة على بحر البلطيق، أن السياسة الدنماركية الجديدة باتت تنذر بحرب هوجاء لا مناص منها. وبعد الهزيمة التي تكبدتها مدن الرابطة الهانزية في أول مواجهة عسكرية تحتدم بين الطرفين وضعت الدنمارك العراقيل في وجه مدن الهانزا المطلة على ضفاف بحر زاوديرزي

(Zuidersee) والمدن الهولندية التي باتت سفنها تواجه صعوبات كبيرة في الانطلاق من بحر الشمال باتجاه بحر البلطيق، مرورا بمضيق أوريسند (Öresund). وهكذا تعرضت مصالح هذه الدول لمخاطر باتت تهدد عصب حياتها. وفي ضوء هذه الوقائع اتحدت في العام 1367 جميع مدن الهانزا، ابتداء من جزيرة زيلاند (Seeland) وحتى مدينة رفال (Reval) (تالين الحالية)، لمواجهة السياسة التوسعية التي تنتهجها الدنمارك. ودخل هذا التجمع التاريخ باسم اتحاد أو كونفيدرالية كولونيا (Kölner Konföderation). ونتيجة للضغوط العسكرية التي انتهجتها الكونفيدرالية استعادت مدن الهانزا، بفعل «سلام شترالزوند» «Stralsunder Frieden» العائد إلى العام 1370، امتيازاتها السابقة، وبنحو مخصوص حقها في عبور الدنمارك برا وبحرا بلا أي قيد. كما حصلت على تعويضات نقدية عن الحرب وتبعاتها المالية. لقد بلغت رابطة الهانزا أوج قوتها إبان «سلام شترالزوند»: حيث أقر الجميع أن مدن الرابطة هي صاحبة القول الفصل في المسائل المتعلقة بالتجارة في بحر البلطيق[7]. بيد أنها، أي رابطة مدن الهانزا، استمرت تعمل بصفتها تجمعا يدافع عن مصالح التجار فقط، ولجأت إلى استخدام وسائل الضغط السياسي والعسكري، عند الضرورة فقط، لتأمين امتيازاتها التجارية ليس إلا.

واتخذت تجارة الهانزا في سياق نشاطاتها بين شرقي وغربي [أوروبا] مسارا يمر عبر نوفغورود – رفال - ريغا – فيسبي – دانسيغ – شترالزوند - لوبيك – هامبورغ - بروغ - لندن. ومارس هذا الخط البحري دورا مهما في تبادل المواد الغذائية والموارد الأولية بين أقاليم شمال وشرق أوروبا. علاوة على هذا قدم هذا الخط البحري الفرصة المناسبة لتسويق السلع المصنعة في الشمال الغربي من أوروبا. بيد أن التجار تجاوزوا دور الوسيط بين الشرق والغرب، وراحوا، من ناحية، يتاجرون بسلع هي من إنتاج مدن الهانزا ذاتها، ومن ناحية أخرى صاروا يتوغلون في الأقاليم الواقعة خلف الأقاليم الساحلية. وهكذا لم يكتف هؤلاء التجار باختراق نهر الإلبه (Elbe) ونهر الأودر (Oder) فقط، وهم يفتحون بوهيميا وشليزين، بل واصلوا الإبحار في نهر الفايكسل أيضا - مرورا بمدينة كراكوف – عاقدين العزم ليس على بلوغ منطقة مناجم النحاس الواقعة في المجر العليا (سلوفاكيا الحالية) فقط، بل والوصول أيضا عبر مدينة ليمبيرغ (لفيف، Lemberg) إلى البحر الأسود، وإلى ضفافه ذات الأهمية التجارية الكبيرة[8].

وعموما يمكن القول إن الطلب السلعي والإنتاج في الأقاليم المذكورة هما العاملان اللذان كانا يحددان ماهية المدن والأقاليم المفروض على التجار زيارتها أو الإقامة فيها. وكانت المنتجات المعروضة للبيع متنوعة وتضم سلعا يحتاج إليها المنتجون وعامة الناس في حياتهم اليومية، وسلعا كمالية تلبي احتياجات النخبة. علما أن الصوف والقماش الصوفي وقماش الكتان والفرو والجلود وسمك الرنجة والسمك المجفف والملح والشمع والحبوب وألياف الكتان والقنب [لإنتاج الحبال]، والأخشاب ومنتجات الغابات والقار والقطران والجعة كانت من جملة أهم هذه السلع، التي دأب الشرق [الأوروبي] على تصديرها إلى غرب [أوروبا]. وفي المقابل كان الغرب الأوروبي يصدر إلى أقاليم أوروبا الشرقية، في المقام الأول: الأقمشة والملح والنبيذ والسلع المعدنية فضلا على التوابل وما سوى ذلك من سلع كمالية. أما الأسماك فقد بيعت في جميع أسواق منطقة الهانزا.

وفي الشرق [من أوروبا]، كانت هناك منطقتان اقتصاديتان هما: منطقة المتاجرة الروسية بالفراء، التي شكلت مدينة نوفغورود مركزها الرئيس، والمناطق التابعة لإقليم ليفونيا (Livländlisches Städteregion) المحيط بمدينة رفال [تالين الحالية] وبمدينة تارتو (Dorpat) في إستونيا ومدينة ريغا في لاتفيا (Lettland)؛ علما أن الأخيرة تشكل الخليج الذي يصب فيه نهر دفينا. وكانت الأراضي المحيطة بريغا متخصصة، في المقام الأول، في إنتاج ألياف القنب والكتان. على صعيد آخر كان الطلب على الفرو وفرو السمور والسنجاب مزدهرا جدا في كل القارة الأوروبية. كما كان الأوروبيون في حاجة ماسة إلى الشمع لإنارة مساكنهم. وكان طلب الأوروبيين على القنب وألياف الكتان كبيرا في جميع موانئ منطقة الهانزا. وكانت الأقاليم الواقعة شرقا تستورد بالدرجة الأولى الأقمشة الفلمنكية والأملاح المستخرجة من مياه المحيط الأطلسي. وإلى الجنوب من هذه الأقاليم، وبفضل العون الذي قدمته رابطة فرسان المعبد الألمانية (Der Deutsche Orden) والموانئ البروسية المنضوية تحت راية رابطة الهانزا، أعني دانسيغ (Danzig) وألبيغ (Elbig) وتورن (Thorn)، وبواسطة نهر الفايكسل (Weichsel) ونهر ميمل (Memel) (في أوروبا الشرقية)، باتت السلع المنتجة في ليتوانيا وفي جميع الامتداد الجغرافي البولندي في متناول التجار الألمان جميعا. وتنطبق هذه الحقيقة على الحبوب والأخشاب وما سوى ذلك من موارد طبيعية تجود بها الغابات. وغني

عن البيان أن الحاجة إلى الأخشاب بنحو مخصوص كانت كبيرة جدا؛ وذلك لأهميتها في صناعة السفن وصواري المراكب، وفي صيد سمك الرنج، وفي إنتاج البراميل الخشبية المهمة في تحضير المشروبات الكحولية. من ناحية أخرى كان لدى قطاعات إنتاجية كثيرة طلب كبير على سلع من قبيل القار والزفت. وفي المقابل كانت الحبوب هي السلعة الرئيسة التي درجت مدن الهانزا البروسية على تصديرها. فهذه السلعة شكّلت المادة الغذائية الرئيسة بالنسبة إلى السكان القاطنين في المناطق الحضرية في عموم أوروبا الغربية، وفي هولندا بنحو مخصوص. وخليق بنا ألا ننسى الكهرمان، تلك السلعة الكمالية التي كان يعثر عليها في جميع سواحل بحر البلطيق. وكانت رابطة فرسان المعبد الألمانية تهيمن على المتاجرة بهذه السلعة، وتحتكر لنفسها تصدير الكهرمان إلى لوبيك وبروغ، حيث كان ينتشر العمال المتخصصون في معالجة الكهرمان وتصنيعه إلى خرزات مسابح ثمينة تستخدم في العبادة. من ناحية أخرى كان الملح وسمك الرنج والأقمشة أهم الواردات البروسية.

أما في الطرف الغربي من بحر البلطيق فإن السويد هي التي كانت تزود تجار الهانزا بالحديد والنحاس والزبْدات والماشية وجلود البقر. بيد أنها فيما عدا المعادن لم تكن قادرة على مجاراة الدنمارك بأي حال من الأحوال. وكان سمك الرنج (Hering) الآتي من سواحل سكونا أهم سلعة في سلة صادرات الدنمارك؛ فأسراب هذا الصنف من السمك كانت في القرن الرابع عشر منتشرة في خلجان مدينة سكونا، بشكل كان يسمح للمرء بأن يصطادها باليد المجردة في بعض الأحايين. وفي الحقب المتأخرة من القرن الخامس عشر تعرضت الدنمارك لمنافسة قوية في بحر البلطيق. فسمك الرنج الذي كان الهولنديون يصطادونه في بحر الشمال أزاح سمك الرنجة الدنماركي من موقع الصدارة. فضلا عن هذا شرعت النرويج وأيسلندا في تصدير سمك القد، الذي اصطيد في بحر الشمال قبل أن يُجفف على سواحل النرويج وعلى صخور أيسلندا. وكان الطلب على هذا السمك كبيرا بالنظر إلى استعماله مؤنةً للملاحين ووجبات طعام في فترات صيام [أبناء الديانة المسيحية].

والملاحظ هو أن التجارة الإنجليزية احتفظت بأهميتها على مدى زمن طويل، على الرغم من أنها كانت في أول عهدها مجالا من اختصاص تجار الهانزا المتحدرين من حوض نهر الراين وإقليم وستفاليا. فهؤلاء التجار كانوا قد دأبوا على تزويد

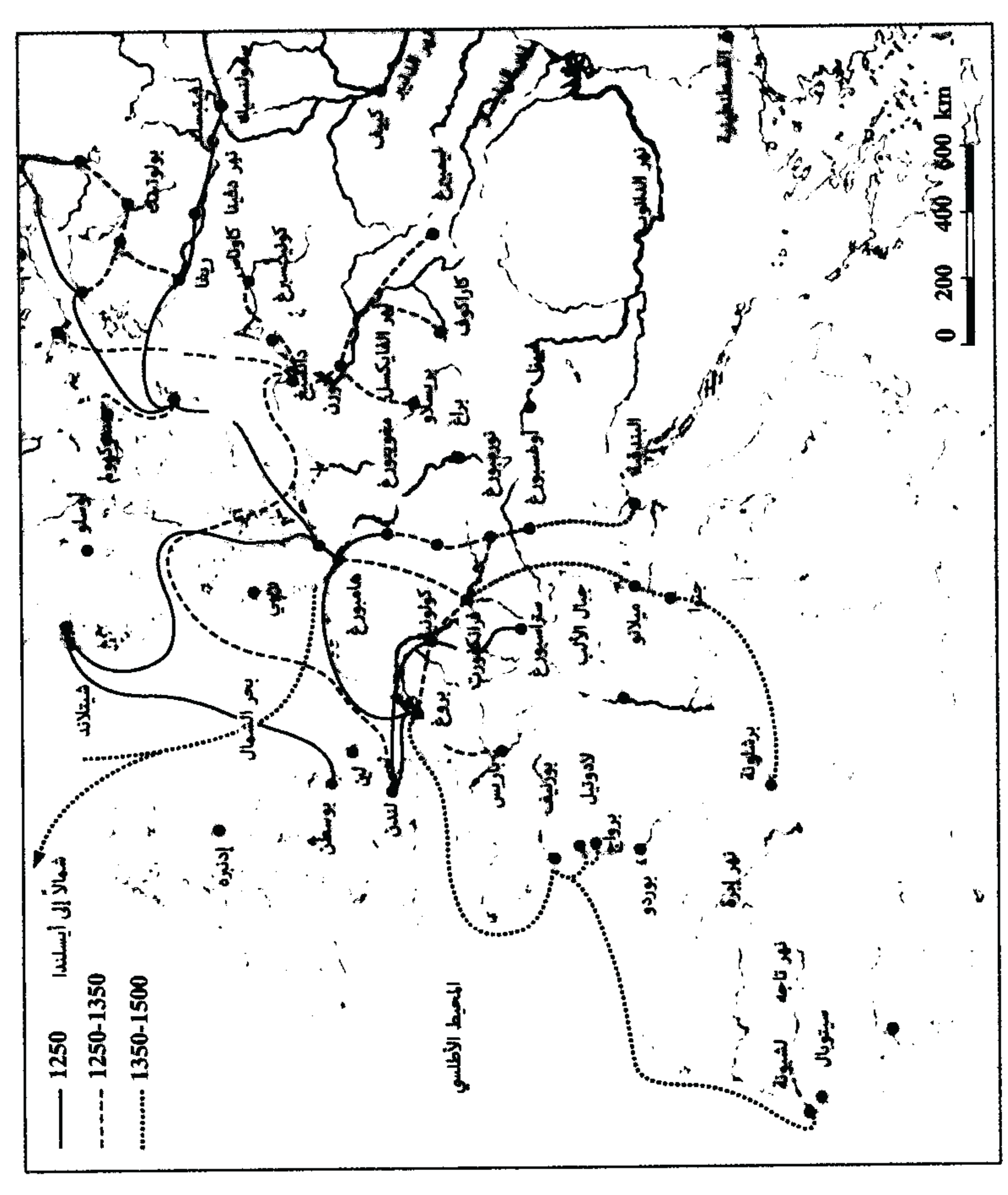
إنجلترا بالنبيذ المنتج من كروم حوض الراين، وبالمعادن والفوة الصبْغية وبسمة الصباغين، كما تولى هؤلاء التجار سد حاجة صناع القماش في فلاندر وبرابنت (Brabant) إلى معدن القصدير المستخرج في إنجلترا، وعملوا - في الزمن التالي – على إشباع طلب هذه الصناعة للصوف الإنجليزي. من ناحية أخرى تولت مدن الهانزا الواقعة على الساحل الجنوبي من بحر البلطيق، تزويد إنجلترا بالسلع الدارجة في شرقي أوروبا: الفراء والشموع والحبوب والأخشاب والسمك والمعادن الإسكندنافية أيضا. وضمت فلاندر، وفيما بعد مدن برابنت أيضا، أهم أسواق أوروبا الغربية، إذ تميزت هذه الأسواق بأنها كانت مراكز يلتقي فيها منتجو الأقمشة والسماسرة المتخصصون في إدارة التجارة في حوض البحر المتوسط. وكان تجار الهانزا يبتاعون في مدن فلاندر وبرابنت، ليس أفضل الأقمشة الصوفية جودة فقط، بل الأقمشة المتوسطة الجودة أيضا. فضلا عن ذلك كانوا يبتاعون في هذه المدن سراويل منتجة في مدينة بروغ [البلجيكية]. ويشترون من جنوب أوروبا البهارات والتين المجفف والزبيب. على صعيد آخر كانت فرنسا تزودهم بزيوت الطعام والنبيذ والأملاح المستخرجة من مياه الأطلسي التي كانت تستعمل في حفظ المواد الغذائية. من هنا لا غرو أن تزداد أهمية هذه الأملاح بنحو مطرد. وبالنظر إلى أهمية هذه السلعة كانت المراكب البروسية، والمراكب الهولندية في المقام الأول، تبحر في رحلات منتظمة لنقل هذه الأملاح إلى حوض بحر البلطيق، ومن ثم تعود إلى موانئ أوروبا الغربية محملة بالحبوب والأخشاب. وبهذا النحو تقوضت، من يوم إلى آخر، أسس احتكار لوبيك دورَ الوسيط التجاري. أما في جنوب أوروبا فإن حضور تجار الهانزا كان ظاهرة فردية – إذا ما استثنينا المتاجرة بنبيذ مدينة بوردو، وإذا ما تجاهلنا محاولة آل فيكينشوس (Veckinchusen) تحفيز المتاجرة بالفراء في مدينة البندقية.

وتولت إدارةَ التجارة الهانزية شركاتٌ متخصصة في العمل التجاري. وكان الأسلوب السائد هاهنا هو أن يتفق شريكان اثنان على استثمار مبلغ معين في الشركة التجارية، وأن تُتَقاسم الأرباح وفقا لنسبة رأس المال الذي استثمره كل واحد منهما. والملاحظ هو أن هذا الصنف من الشركات ما كان يعمِّر أكثر من عام إلى عامين. وكان كبار التجار يسهمون عادة في رأس مال العديد من الشركات، وذلك رغبة منهم، من ناحية، في خفض المخاطر المحتملة الناشئة في التجارة والملاحة البحرية،

ومن ناحية أخرى لتوسيع تشكيلة عرضهم السلعي. وكثيرا ما كان هؤلاء المستثمرون يختارون أقاربهم المشاركة برأس مال الشركة، فهؤلاء الأقرباء كانوا يسبغون الثقة على الصفقات التجارية التي يبرمها تجار الهانزا، خلال رحلاتهم، بين شرق وغرب [أوروبا].

أما الإجراء الثاني لخفض المخاطر، فإنه كان يكمن في تمكين الناشطين في مجال الملاحة البحرية من أن يشاركوا في ملكية السفينة المعنية بحصة محدودة ولسفرة واحدة فقط.

وبالإضافة إلى توزيع المخاطر على أكثر من طرف كانت الملاحة البحرية تواجه معضلة الثقة بالقوانين المشرعة وباستقرار صلاحية هذه القوانين. وجرت محاولات



الخريطة (10): ملاحة مدن الهانزا ومسالكها التجارية

عديدة لوضع قواعد موحدة للملاحة البحرية. فمن ناحية نُقلت القواعد البحرية الفرنسية (المتعلقة بنقل النبيذ من ميناء بوردو إلى الشمال الأوروبي) (Roles d'Oléron) إلى اللغة الفلمنكية بعنوان «Vonnisse van Damme» (قواعد دامه)، وهي قواعد كانت تنظم بنحوٍ دقيقٍ المسؤولية عن السفن وماهية الطرف الآمر الناهي في السفينة. ومن ناحية أُخرى اتخذت لوبيك الإجراءات اللازمة لوضع قواعد تنظم حقوق كل من الملاحين وأصحاب السفن، وحقوق الأطراف التي تشحن بضائعها على متن هذه السفينة أو تلك، وحددت أيضا العقوبات التي ينبغي أن تُفرَض على الملاحين مرتكبي الجنح ومقترفي الجرائم[9].

وكانت الوكالات التجارية (Kontor) الأربع في نوفغورود (Nowgorod) وبيرغن (Bergen) ولندن وبروغ (Brügge)، بمنزلة تنظيمات عليا. فهنا عاش التجار الألمان في بيئة مغلقة على نفسها بشكل محكم، على غرار بيترهوف [الروسية]، أو على غرار ما يسمى في النرويج «الجسر الألماني» (Deutsche Brücke)، أو ستالهوف Stalhof في إنجلترا. إن بروغ فقط هي المدينة التي عاش فيها تجار الهانزا الألمان مع المواطنين المحليين، من غير أن يشعروا بتمييز أو عزلة. وكان لكل من هذه الوكالات هيكل إداري راسخ يتناوب على إدارته مديرون منتخبون لعام واحد؛ كما امتلكت هذه الوكالات أنظمة أساسية صارمة، ولوائح قانونية خاصة بكل واحدة منها، وخزانة وختما. واكتسبت الوكالات أهمية خاصة؛ وذلك لأنه ما كان في الإمكان الاستغناء عنها في المساعي المبذولة للحصول على امتيازات معينة أو للدفاع عن الامتيازات المكتسبة، فهي - أعني هذه الوكالات - كانت تدافع عن مصالح مدن الهانزا الخاصة وتعمل لدى أمراء الأقاليم والمدن المضيفة، كأنها كانت الممثل الرسمي لمدن الهانزا. كما أسهمت هذه الوكالات في تذليل المشاكل اليومية، من قبيل إنشاء نظام مراسلة وشبكة سعاة يضمنان التواصل مع المدن الأم، ومن قبيل توثيق العقود والوثائق والمصادقة عليها، وإدارة الأعمال المحاسبية وعمليات الاقتراض. وفضلا عن هذا كله حاولت هذه الوكالات توظيف سجلات الإقامة الخاصة بتجار الهانزا القاطنين في المدينة التي تعمل فيها الوكالة المعنية، لخلق تكاتف بين هؤلاء التجار، وللحيلولة دون اندلاع منافسة بين تجار الهانزا أنفسهم في سياق عمليات البيع والشراء.

وفي أواخر القرن الخامس عشر مُنيت تجارة الهانزا بانتكاسات على جميع الجبهات. فعلى خلفية تصاعد المنافسة، وبفعل اتخاذ القوى الأوروبية الإجراءات الضرورية لتوحيد صفوفها، ما عاد في الإمكان المحافظة على الامتيازات والتسهيلات التي سادت في النظام التجاري القديم. فعلى سبيل المثال جهد الملوك الإسكندنافيون للحد من تجارة الهانزا، مراعاة منهم لمصالح التجار الإسكندنافيين. وفي الوقت نفسه، وفي أحايين كثيرة، جرى تأليب هولندا على تجار الهانزا لمنافستهم التجار الهولنديين. وفي المقابل رأت مدن الهانزا نفسها مجبرة على اتخاذ إجراءات تأديبية، فاتفقت على خوض حروب بحرية، وتصعيد عمليات الاستيلاء على سفن القوى الإسكندنافية المشاركة في الصراع، معتقدة أن سياساتها الجديدة ستمكنها من استعادة امتيازاتها السابقة. وأصاب إقدام إيفان الثالث، (Ivan III) في الغام 1494، على إغلاق وكالة نوفغورود مدنَ الهانزا في الصميم. وتبقى هذه الحقيقة قائمة، حتى إن أخذنا في الاعتبار أن التجارة كانت قد تحولت، أصلا، صوب ميناء ريغا [في لاتفيا] وميناء رفال (Reval) [تالين الحالية]. وغني عن البيان أن هذا التطور أسبغ على هاتين المدينتين ازدهارا عظيما.

وتغيرت الظروف في بريطانيا أيضا، لاسيما أن صادرات وواردات الأقمشة كانت تحتل موقع الصدارة في الصراعات الدائرة. وفي هذا الصدد ومن دون أدنى شك انطوت تجارة الهانزا على صراعات داخلية من ناحية؛ لأن لوبيك تمسكت في سياق التوترات مع إنجلترا بحقها في الحصول على الامتيازات القديمة، ومن ناحية أخرى لأن كولونيا، ومعها بقية مدن الهانزا البروسية، كانت على أتم استعداد للتفاهم مع إنجلترا. وفي نهاية المطاف، وعلى خلفية «سلام أوترخت» (Der Frieden von Utrecht) أُبرم في العام 1474 اتفاق قضى باستعادة تجارة الهانزا مع إنجلترا امتيازاتها القديمة. واستمر هذا الاتفاق حتى منتصف القرن السادس عشر، وأسفر عن آخر ازدهار شهدته التجارة وقتذاك[10].

وانعكست المنافسة التجارية على العلاقات القائمة بين الهولنديين والدول الساحلية من ناحية ومدن الهانزا من ناحية أخرى - أعني، على وجه التحديد، مدنا من قبيل لوبيك وفيسمار وروستوك وشترالزوند وغرايفسفالد - فهذه المدن رأت أن مكانتها في التجارة وفي عمليات الشحن البحري في بحر البلطيق وبحر الشمال قد باتت تتعرض لمخاطر جسيمة. بيد أن لوبيك لم تفلح، بالوسائل السلمية ولا بالوسائل العسكرية، في

منع وصول الهولنديين إلى بحر البلطيق. بل العكس هو الصحيح، فمدن الهانزا البروسية دانسيغ وألبيغ وتورن لم تكن قادرة على الاستغناء عن طاقات الشحن الهولندية[11].

فضلا عن هذا أمست وكالة بروغ منذ العام 1460 تنفذ عملياتها من أنتويرب، من وجهة النظر الفعلية (de facto)؛ وذلك لأن التجار كانوا قد شرعوا يزورون – بالدرجة الأولى - معارض برابنت (Brabant) في بيرغن أوب زووم (Bergen op Zoom) والمدينة البلجيكية Scheldestadt الواقعة على ضفاف نهر شيلده (Schelde).

في خلال القرن السادس عشر لاحت المعالم الكلية لانهيار تجارة الهانزا. ورأى المؤرخون أن هذا الانحطاط يعود إلى أسباب مختلفة، كان من بينها تعاظم قوة الدويلات الألمانية والممالك الإسكندنافية وتفوق الأساليب التنافسية التي تديرها البيوت التجارية في جنوب ألمانيا، ومن الأمة الهولندية[12]. بيد أن صورة هذا الانحطاط تناقضت بشكل لافت مع الازدهار الذي شهدته التجارة الأوروبية في القرن السادس عشر. ولقد أسهمت مدن الهانزا في ذلك، غير أنه حطم في الوقت ذاته نظامها التقليدي القائم على الامتيازات. فكما عززت الابتكارات والتجديدات في الملاحة البحرية والتجارة مكانة مدن الهانزا في السابق، ملحقة بذلك أضرارا وخيمة بالمزارعين التجار المتحدرين من إقليم غوتلاند، فقد عززت أصناف السفن الجديدة وتوسعُ العمولات في المعاملات التجارية [تجارة القومسيون] وتراجعُ استعمال النقد في الصفقات التجارية، مكانةَ الهولنديين بنحوٍ كبير.

وهكذا لم يعد توسع التجارة الأوروبية يَمن بخيراته على بروغ وبيرغن ولوبيك ونفغورود، بل، وفي المقام الأول، على أمستردام ودانسيغ وهامبورغ. إن هذه هي مدن المستقبل، وهي المدن التي ستجني ثمار الازدهار التجاري.

وعليه لا غرو في أن تتطور دانسيغ خلال القرن السادس عشر إلى أهمّ موانئ حوض بحر البلطيق. فبفضل موقعها عند مصب نهر الفايكسل كانت دانسيغ على اتصال مباشر بمنتجي الحبوب في العمق البولندي. واستغلت دانسيغ موقعها هذا فباتت تشبع طلب هولندا المتزايد على الحبوب وعلى منتجات الغابات. وعلى خلفية هذا التطور ارتفع عدد سكان دانسيغ في النصف الثاني من القرن السادس عشر إلى 40 ألف نسمة. وأضحت من كبرى المدن المطلة على بحر البلطيق، ومركزا لا يجذب التجار والملاحين من غرب وشمال أوروبا فقط، بل يستقطب اليهود

والأرمن الذين كانوا يترددون على المدينة لزيارة أسواقها السنوية بنحو مخصوص. كما نزحت إليها أعداد غفيرة من أفراد يأملون الحصول على فرص عمل في مينائها وفي الصناعات الملحقة بالميناء. وفيما تحدر بعضهم من الأقاليم الساحلية، نزح بعضهم الآخر - والعتالون منهم على وجه الخصوص [أي العاملون بأجر يومي] - من المناطق الريفية الواقعة في عمق البلاد[13].

وتمكنت هامبورغ بفعل احتكارها تجارة الحبوب في نهر الإلبه، وممارستها دورا محوريا في ربط بحر الشمال وبحر البلطيق أحدهما بالآخر، من المشاركة في جني ثمار الازدهار الاقتصادي المتحقق في بحر الشمال وفي المحيط الأطلسي[14]. وفيما تدهور شأن لوبيك كثيرا؛ وذلك لأن مساحة المدن والبلديات التي تنساب فيها منظومة أنهارها الصالحة للملاحة كانت محدودة جدا نسبيا، حالف الحظ هامبورغ، ليس بفضل المساحة الشاسعة نسبيا التي ينساب فيها نهرا الإلبه والأودر فقط، بل - على أدنى تقدير - بفضل هجرات التجار الهولنديين والإنجليز والبرتغاليين (السفارديم) المنتظمة. فهذه الهجرات عززت مكانة هامبورغ، فهؤلاء جلبوا معهم إلى منطقة الإلبه علاقاتهم التجارية الموروثة أبا عن جد، وأسهموا في النهوض بتقنيات التمويل المالي في هامبورغ إلى المستويات التي عرفتها أوروبا الغربية وقتذاك. وللتدليل على هذا التقدم يكفينا الإشارة إلى نظام إصدار الكمبيالات في العامين 1601 و1603، وتأسيس بنك هامبورغ في العام 1619، مقتدين بذلك بالابتكارات التي حققتها أمستردام[15]. وفي سياق الحديث عن العوامل المختلفة التي تمخضت عن التطور الذي تحقق في القرنين السابع عشر والثامن عشر لا بد من الإشارة هنا إلى المواقف الحيادية التي تمسكت بها هامبورغ طوال الصراعات الأوروبية، وإلى تقاضيها رسوما متدنية على السفن الداخلة ميناءها. كما لا تفوتنا، أخيرا وليس آخرا، الإشارة إلى أن هامبورغ لم تتعرض لأي أضرار من حرب الثلاثين عاما، إذ إن المصالح المالية والمادية الخاصة بالقوى الأوروبية فرضت استثناء هامبورغ من ويلات الحرب المزمنة. وفي بادئ الأمر كانت الهجرة هي العامل الحاسم الذي أدى إلى تركز العلاقات التجارية مع إنجلترا وهولندا والبرتغال وإسبانيا في المقام الأول. بيد أن الأمر اختلف فيما بعد، حين تعززت العلاقات التجارية مع فرنسا وإنجلترا، بنحو مخصوص خلال القرن الثامن عشر. ففيما باتت هامبورغ تستورد من لندن السلع الصوفية وسلع

المستعمرات التي تتاجر فيها إنجلترا، أعني سلعا من قبيل التبغ والأرز والسكر والأصباغ، غزت فرنسا الأسواق الأوروبية وسوق هامبورغ أيضا بالسلع المنتجة في مزارع الهند الغربية(*) (البن والسكر وصبغة النيلة) والنبيذ الفرنسي. وعلى خلفية هذا الوضع الجديد مارست مدينة الهانزا، أي هامبورغ، دور الوسيط والسمسار الذي يسوِّق في أواسط أوروبا البن والسكر - المكرر في هامبورغ - وقوالب السكر المخروطية الشكل (Sugar Loaf Mountain). وصدرت الكتان بالدرجة الأولى والمعادن والأخشاب الضرورية لبناء السفن، كما أخذت ابتداء من سبعينيات القرن الثامن عشر تصدر الحبوب إلى فرنسا وإنجلترا[16].

2 - مدن كبرى تطل على بحر الشمال: بروج وأنتويرب وأمستردام

مارست المدينتان الكبريان بروج (Brügge) وأنتويرب (Antwerpen) دورا محوريا في العمليات التجارية الدائرة بين جنوب وغرب وشرق أوروبا[17]. ففي بروج أخذ التجار في وقت مبكر نسبيا، في القرن الرابع عشر على وجه الخصوص، يسوِّقون أقمشة مستوردة من بلاندر وبرابنت وجلودا من جنوب أوروبا وفراء وشمعا من شرق أوروبا والتوابل (الزعفران وجوز الطيب والفلفل والزنجبيل والقرفة واليانسون، Anis) من حوض البحر المتوسط وآسيا. واستقر في مدينة بروج تجار يتحدرون من جنوا وفلورنسا والبندقية ولوكا (Luca) وكتالونيا (Katalanien) وقشتالة (Kastilien) والبرتغال، كما استقر فيها أيضا إنجليز وتجار يتحدرون من مدن منضوية تحت راية رابطة الهانزا. ولا غرو أن تستقر هذه الأعداد الغفيرة من التجار في بروج فهم هاجروا إلى هذه المدينة وهم مُجهزون بامتيازات واسعة ومغرية. وهكذا كان لهؤلاء التجار الدور الأوفر في رفع منزلة المدينة في الـ 150 عاما التالية، إلى أهم مركز تجاري في شمال أوروبا. فبروج

(*) كانت هذه التسمية تطلق في الأصل على مجموع الأراضي الأمريكية التي وصل إليها المستكشفون الإسبان؛ ذلك أن هؤلاء اعتقدوا في البداية أنهم وصلوا إلى الهند. من هنا أطلقوا على سكانها الأصليين اسم «الهنود». ولكن بعدما تبين لهم أن البلاد التي وصلوا إليها ليست الهند، بل عالم جديد، أطلقوا على تلك البلاد اسم «الهند الغربية»، مقابل الهند الشرقية، وأطلقوا على سكانها الأصليين لقب «الهنود الحمر». [المترجم].

وأنتويرب أيضا انتفعتا كثيرا في الزمن التالي من ازدهار التجارة البحرية مع ما وراء البحار. حيث أدى اندلاع العمليات الحربية المختلفة إلى عرقلة المرور في الطرق التجارية القارية، وأسفر عن استبدال المسارات القديمة، بمسار إيطاليا-هولندا، باعتبار أن هذا الخيار أكثر أمنا وأدنى تكلفة[18].

وفي وقت مبكر، في بدايات القرن الخامس عشر، استلهمت مدينة برابنت من أنتويرب وبيرغن أوب زووم (Bergen op Zoom) فكرة تنظيم معارض تفتح أبوابها مرتين في العام، وذلك لتكون مركزا رئيسا لإجراء الصفقات الخاصة بالأقمشة الإنجليزية. وكان «تجار ما وراء البحار» الإنجليز (Merchant Adventuers) يسوّقون هذه الأقمشة باعتبارها سلعا وسيطة، يتولى المتخصصون في برابنت تلوينها وإعدادها لتكون سلعة نهائية معدة للاستهلاك وليس لاستخدامها في إنتاج سلعة أخرى. ولم يبتع هذه السلعة النهائية تجار الهانزا فقط، بل تجار المدن الواقعة في جنوب ألمانيا أيضا، أي الواقعة في ألمانيا العليا. وكان طلب ألمانيا العليا على الأقمشة وحاجة الهولنديين إلى الفضة قد شجعا رجال أعمال نورنبرغ وأوغسبرغ الناشطين في التجارة المتنامية في مجال الفضة والنحاس ووبر الإبل، على النزوح إلى ضفاف نهر شيلده (Schelde) في بلجيكا. وهنا لم يتلاقَ القوم مع إنجليز فقط، بل والتقوا أيضا برتغاليين، يتاجرون بالتوابل الآسيوية وبالذهب والعاج الأفريقيين؛ فللدخول في تبادل تجاري مع أفريقيا والهند، كان هؤلاء البرتغاليون في حاجة ماسة إلى المعادن والنحاس والفضة المتداولة في ألمانيا العليا. وفي المقابل أدى القماش الإنجليزي ومعادن ألمانيا العليا وتوابل البرتغال إلى ارتقاء أنتويرب، خلال القرن السادس عشر، إلى منزلة سوق أوروبا العالمية[19].

وعلى خلفية تمرد الهولنديين على حكم الإسبان، واستيلاء إسبانيا على هولندا في العام 1585، وفي ضوء هجرة مواطنيها معتنقي المذهب [المسيحي] الكالفيني (calvinstisch) تدهورت مدينة أنتويرب تدهورا فادحا. وانتفع عديد من موانئ أوروبا من انحطاط المدينة، علما بأن أمستردام كانت قد ورثت النصيب الأكبر من تجارة أنتويرب. وخلافا لأنتويرب شكّلت سلع حوض بحر البلطيق (الحبوب والأخشاب والكتان والقنب) وسلع أقاليم المحيط الأطلسي (السمك والملح) العمود الفقري في تجارة أمستردام[20].

وكانت المعوقات البيئية في هولندا عاملا جوهريا في التوسع الاقتصادي، الذي شهده القرن الخامس عشر. فالنضال لمواجهة المخاطر الطبيعية الآتية من بحر الشمال، والعمل على المحافظة على الأراضي الواقعة تحت مستوى سطح البحر، من خلال أنظمة تصريف المياه، حتما بناء السدود وفتح عديد من القنوات. وبالتزامن مع هذه التطورات والإجراءات تدهورت خصوبة التربة، وأضحت في أفضل الحالات تصلح لتربية الماشية وزراعة شعير الخبْز أو شعير العيش كما يقال أيضا. وهكذا، وفي سياق تكثيفهم الجهود للعثور على خيارات تتيح لهم صيغا جديدة لكسب مصاريف الحياة، اهتدى الهولنديون إلى النشاط التقليدي في كسب مصاريف العيش: صيد السمك والملاحة البحرية. فالاستيراد المستمر للحبوب فرض عليهم أن يسددوا فاتورة هذه الواردات من خلال ما لديهم من معروض سلعي. ولأنهم دأبوا على أن يقايضوا سلعهم بالحبوب المستوردة، لذا ارتفعت حصتهم شيئا فشيئا في أسواق الجعة والأقمشة وسمك الرنجة، الذي كانوا يصطادونه في بحر الشمال. علما بأن منتجات الهولنديين هذه، كانت تعتبر استنساخا رخيصا أو صيغا مزورة من صيغ منتجات مدن الهانزا[21].

ولا تفوتنا هنا الإشارة إلى أن السفن وخدمات الشحن قد أسهمت، بنحو فعال، في فتح أبواب حوض بحر البلطيق على مصاريعها، أمام الهولنديين وأمام سكان زيلاند (Seeland)، وذلك على خلفية قصور سعة الشحن البحري عن إشباع الطلب. فبقدر تنامي تصدير الحبوب إلى الغرب، زاد الطلب أيضا على طاقات الشحن الهولندية وعلى ما لدى جزيرة زيلاند من طاقة للشحن البحري. ففي وقت مبكر خلال العامين 1475 و1476م، تولت السفن الهولندية إنجاز 25 في المائة من إجمالي الرحلات، التي كانت سفن دانسيغ (Danzig) تتولى النهوض بها. وهكذا تزايدت أهمية الهولنديين وسكان زيلاند في الملاحة البحرية. على صعيد آخر بات الهولنديون في العام 1580م، أي في وقت ليس بالمتأخر نسبيا، ينقلون ربع صادرات وواردات دانسيغ، علما بأن هذه الحصة ارتفعت حتى القرن السابع عشر، إلى مقدار تراوح بين 60 و70 في المائة. والملاحظ هو أن الهولنديين، قد ركزوا - في تجارتهم مع أقاليم حوض بحر البلطيق - على نقل السلع المطلوبة من الجمهور، أي السلع المتدنية الأسعار (حبوب وأخشاب)، وصعّدوا من كثافة

نشاطاتهم فاستولوا على الأسواق الواقعة في الغرب وفي الجنوب. كما استحوذوا على حصة معتبرة في عمليات الشحن بين شبه الجزيرة الأيبيرية وهولندا، حيث تُنقل السلع الفاخرة بالدرجة الأولى. واهتدى الهولنديون، في هذا السياق، إلى إمكانية خفض تكاليف النقل البحري، وذلك من خلال تجزئة المخاطر، أي من خلال توزيع السلع على أكثر من سفينة واحدة. كما تقاضى الهولنديون أقساط شحن أدنى من أقساط الشحن التي يتقاضاها الملاحون المتحدرون من إسبانيا ومن مدينة أنتويرب [البلجيكية]، الذين دأبوا على نقل سلع فاخرة وباهظة الثمن في سفنهم[22].

3 - «لقد أضحى الهولنديون عربجية العالم»

لقد أثار الهولنديون الاستغراب لدى معاصريهم، وسحروا المؤرخين إلى اليوم الحاضر. فكيف استطاعت بلاد صغيرة كان تعداد سكانها، أقل من مليوني نسمة، ولا تمتلك موارد طبيعية، أن تتجاوز الأزمة العامة التي لاحت بوادرها خلال القرن السابع عشر، وأن ترتقي إلى مصاف كبرى الأمم ذات الشأن في الملاحة البحرية؟

وعلى رغم استياء معظم البريطانيين من نجاحات الهولنديين، فإن كثيرا منهم أشاروا، بصفتهم شهود عيان، إلى أن هذه النجاحات تعود إلى أسباب كثيرة. فعلى سبيل المثال، كتب التاجر والمؤلف والصحافي الإنجليزي دانييل ديفو (Daniel Defoe) في العام 1728، أي في وقت مبكر نسبيا، مقالة عنوانها A Plan of the English Commerce (خطة الإنجليز التجارية)، جاء فيها:

> «لقد أضحى الهولنديون عربجية العالم. صاروا سماسرة العالم في التجارة، باتوا وسطاء أوروبا المكلفين بالتوسط بين البائع والمشتري، فهم يبتاعون السلع ليبيعوها ويستوردونها من أجل تصديرها؛ والملاحظ هو أن جل تجارتهم العظيمة تتعامل مع جميع ربوع العالم، وذلك لإشباع طلب العالم على السلع المختلفة»[23].

وبهذه السطور أصاب ديفو كبد الحقيقة، بشأن أسباب تفوق الهولنديين، والتي تكمن في تكاتف ثلاثة عوامل أساسية توضح سبب هيمنة الهولنديين على تجارة العالم، وهذه العوامل هي الملاحة البحرية والتجارة ورؤوس الأموال. فأمستردام كانت متجر العالم، كانت entrepot (المخزن)، الذي تتكدس فيه

كل سلع العالم. وكانت السفن الهولندية تنقل هذه البضائع من مواقع زراعتها وإنتاجها إلى الأسواق التي تنشدها.

ومن خلال براعتهم في تطوير عديد من الأصناف الجديدة، أضحى بناة السفن الهولنديون، في أواخر القرن السادس عشر من أشهر بناة السفن في أوروبا. وتمتعوا بهذه الصفة طوال المائة والخمسين عاما التالية. والفلويت (Fluyt) هي واحدة من الأصناف التي طورها الهولنديون بنجاح، فهي انطوت على عديد من المميزات: إذ شُيدت من أخشاب خفيفة ووفق تصميم موحد، أتاح الفرصة لتشييد أعداد كبيرة منها، كما أنها تصلح للإبحار في مختلف الأقاليم التجارية. وغني عن البيان أن توحيد تصميم هذا الصنف من السفن قد خفض تكاليف الإنتاج وتكاليف تشغيل السفينة. وفي مركز إقليم (Zaanstreek)، الواقع على ضفاف نهر زان (Zaan)، إلى الشمال من أمستردام، نشأت صناعة ضخمة لبناء السفن، صناعة حصلت على سلعها الوسيطة وموادها الأولية من حوض بحر البلطيق، وأعطت دفعة قوية لأولى الخطوات على درب مكننة الإنتاج (mechanization) وتطوير تقسيم العمل[24].

فالسفن الهولندية لم تكن أسرع فقط، بل كانت أيضا «أكثر نظافة، وأرخص، وأكثر أمانا»[25]، مقارنة بما كان سائدا لدى المنافسين. فالسفن المسيَّرة بحكمة وكفاءة والطاقم الملاحي المغذى جيدا، هما في مقدمة العوامل الضرورية لتعميق الكفاءة ولزيادة سرعة النقل البحري ولخفض تكاليف التأمين أيضا في نهاية المطاف. من هنا لا غرو أن يعرض الهولنديون على رجال الأعمال والمنتجين داخل هولندا وخارجها أدنى أسعار شحن بلا منازع. أضف إلى ذلك أن حركة السفن ازدادت كثافة، حالها في ذلك حال إجمالي حمولة الأسطول التجاري البحري؛ ففي العام 1670م بلغت حمولة الأسطول [الهولندي] نحو 400 ألف طن. وقد انخفضت أسعار الشحن، وتراجعت المخاطر والتكاليف بعدما جرى اعتماد أسلوب الشراكة في ملكية السفينة المعنية (Partenredeerei, Partner Ship)[26] - فملكية السفينة الواحدة كانت في عهدة أكثر من 60 مالكا في بعض الأحيان. فعلى سبيل المثال، ترك مالك إحدى السفن لورثته في أمستردام 11610 حصة موزعة على 22 سفينة؛ علما بأن حصته في 13 سفينة كانت بمقدار السدس

وحصته في 7 سفن أخرى كانت تساوي واحدا من 32 سهما، مضافا إليها حصص في السفن الأخرى، بلغت في إحدى السفن واحدا من سبعة عشر سهما وفي سفينة أخرى واحدا من ثمانية وعشرين سهما. وهكذا كان الخطر والملكية موزعَين على أكثر من مجال. وغني عن البيان أن هذا الأسلوب مكّن حتى الفئات الوسطى من الاستثمار في سفن الشحن.

إن الميزة التي اكتسبها الهولنديون في تكاليف الشحن البحري الدولي لم تنعكس على مدن الهانزا فقط، بل انعكست أيضا على أقوى غرماء الهولنديين في التجارة الخارجية، على إنجلترا. فأكثر من خمسين في المائة من إجمالي البضائع الآتية من حوض بحر البلطيق كانت تصل إلى إنجلترا على متن سفن هولندية. بالإضافة إلى هذا، وبالنظر إلى قصور سعة الشحن في السفن الإنجليزية، وعلى خلفية ندرة الملاحين الإنجليز، تعين على الإنجليز الاستعانة بالسفن الهولندية لنقل السلع المتاجَر فيها بين مستعمراتهم في الهند الغربية وفي أمريكا الشمالية من ناحية، والوطن الإنجليزي الأم من ناحية أخرى. أضف إلى هذا أن العمود الفقري في تجارة الهولنديين الخارجية، كان يكمن في نقل السلع التقليدية بين شمال وغرب أوروبا، أي على وجه التحديد كان يكمن في نقل السلع في مساحة جغرافية تمتد من الجزر البريطانية غربا وجبل طارق جنوبا وحتى بيرغن (Bergen) وخليج فنلندا (Finnischer Meerbusen) في الشمال والشمال الغربي. وصدّر الهولنديون إلى حوض بحر البلطيق سمك الرنجة (Hering) المنتشر في بحر الشمال. فصيادو السمك الهولنديون كانوا يصطادون في الأعوام الجيدة ما يزيد على 200 مليون طن من سمك الرنجة. كما دأبوا على استخراج الملح من شواطئ خليج غاسكونيا أو خليج بسكاي كما يسمى أيضا (Biskaya). أضف إلى هذا أنهم، أي الهولنديين، صدّروا النبيذ الفرنسي إلى أقاليم بحر البلطيق ليحصلوا في المقابل على حديد ونحاس السويد وعلى الحبوب بالدرجة الأولى. كما استوردوا من حوض بحر البلطيق الأخشاب ومنتجات الغابات ومواد أولية من قبيل ألياف الكتان (Flachs) والقنب (Hanf) [لإنتاج الملابس والحبال]. وبنحو تدريجي أزاح الهولنديون خلال النصف الثاني من القرن السادس عشر مدن الهانزا من تجارة أوروبا الغربية، من خلال تركيزهم على نقل السلع المطلوبة من الجمهور

بأسرع وقت ممكن وبتكلفة زهيدة نسبيا، وخاصة الحبوب والأخشاب وسمك الرنجة والملح[27]. على صعيد آخر، مكنتهم التجارة مع حوض بحر البلطيق من الحصول على موطئ قدم في مناطق أخرى. وهكذا فحينما تلف حصاد الإنتاج الزراعي في غرب أوروبا وجنوبها في أواخر القرن السادس عشر، انتهز الهولنديون احتكارهم تجارة الحبوب في حوض بحر البلطيق، فحققوا منافع كثيرة وكثّفوا تجارتهم مع أقاليم البحر المتوسط[28].

وانطلاقا من هذه المعطيات وسّع الهولنديون دائرة تجارتهم الخارجية، بحيث صارت تشمل بلاد الشام وجزيرة ماديرا وجزر الأزور البرتغالية. علما بأن الجزر المذكورة أخيرا، كانت حتى ذلك الحين، تدخل في نطاق الممتلكات الإسبانية والبرتغالية[29]. وتعود هيمنة هولندا على التجارة العالمية إلى أسباب مختلفة كان في مقدمتها، من ناحيةٍ، السيطرةُ على تجارة السلع المطلوبة من عموم الجماهير، ومن ناحية ثانية، التفوق في المتاجرة بالسلع الكمالية بفضل توافر ورش عمل متقدمة تكنولوجيا. ومن جانبها انتفعت هذه الورش كثيرا من وجود الأخشاب الملونة والمواد الكيميائية والموارد الطبيعية النادرة التي جاءت بها التجارة بكميات لا حد لها تقريبا. من هنا حققت البلاد تفوقا في مجال فرض أسعار أدنى من أسعار المنافسين [المنافسة السعرية]؛ أي نجحت في فرض أسعار لا قدرة للدول المجاورة على منافستها وإنهاء إغراءاتها وفاعليتها إلا بالسبل العسكرية، أو من خلال تقديم الدعم المالي للمشاريع المحلية، تنفيذا لقواعد السياسة المركانتيلية (Mercantilism). ولكن حتى الحروب التجارية مع إنجلترا خلال الربع الثالث من القرن السابع عشر، لم تفلح في بادئ الأمر في وضع حد للهيمنة الهولندية على تجارة العالم[30]. حقا حظر القانون الإنجليزي العائد إلى العام 1651، والذي دخل التاريخ باسم (First Navigation Act)، نقل البضائع بين إنجلترا وبلدان العالم الأخرى بواسطة سفن غير إنجليزية، أو بواسطة سفن لا تعود إلى الأقطار التي أنتجت تلك البضائع، بيد أن الواقع العملي بيّن بوضوح أن تنفيذ هذا الحظر ليس بالأمر اليسير، مادامت إنجلترا بقيت غير قادرة على أداء الدور المطلوب من دولة تجارية، أو على أدنى تقدير، مادامت إنجلترا ظلت تعجز، إلى حد بعيد، عن سد حاجات أبنائها المستوطنين



الصورة (5): للرسام هندريك فروم، ويرى المرء في اللوحة سفن هولندية تمر من أمام قصر كرونبورغ في أوريستيد، وتعود اللوحة إلى العام 1620

في المستعمرات. وعليه لا غرو أن تصل التجارة الهولندية، بعد مرور زمن قصير على انتهاء الحروب، إلى مستواها السابق. وفي المنظور الطويل المدى، فإنه لحقيقة شاخصة للعيان أن الإجراءات الحمائية التي نفذتها الدول السائرة على هدي مبادئ المذهب المركانتيلي(*)، أي المبادئ التي اقتضت حظر استيراد السلع الهولندية واستوجبت فرض رسوم جمركية عالية على السلع المستوردة، قد قوضت أركان القطاعات التجارية والصناعية المعنية بالإجراءات المذكورة.

ومن خلال تحقق نمو مستديم، اكتسبت الملاحة الإنجليزية أيضا - ومع مرور الأيام - قوة تنافسية مناسبة. وهكذا وبقدر تعلق الأمر بالمتاجرة مع إنجلترا، ارتفع طلب التجار الهولنديين على خدمات النقل الإنجليزية في بحر الشمال. ولتفادي إبحار السفن فارغة، أي إبحارها بلا حمولة، عرض أصحاب

(*) لاحظ أن هذه التدابير عكست المذهب الاقتصادي، الذي بات يُعرف في تاريخ الفكر الاقتصادي باسم المذهب المركانتيلي (المذهب التجاري)، الذي ساد في أغلبية الدول الأوروبية الغربية بين القرنين السادس عشر والثامن عشر. وجوهر هذا الفكر هو أولا أن المعادن النفيسة (الذهب والفضة) هي عماد الثروة. وفي هذا يقول كريستوفر كولومبوس «الذهب شيء مدهش... من يملكه يملك كل ما يرغب فيه... بل وبالذهب يستطيع المرء إدخال الأرواح الشريرة إلى الجنة»، في إشارة منه إلى صكوك الغفران. وثانيا، أن «بيع السلعة للغير هو دائما أفضل من شرائها منه، لأن الأول يحقق ربحا بينما يسبب للثاني خسارة لا مفر منها». لقد استمرت هذه الفكرة، فكرة الخوف من الشراء، تسود أوروبا، حتى عندما أشرف الفكر المركانتيلي على الانهيار. وأساس هذا الخوف يعود إلى مفهومهم لأصل الربح. فوفق اعتقادهم ينشأ الربح، عندما يجري بيع السلعة بسعر أعلى من قيمتها الحقيقية، أي أعلى من تكاليف إنتاجها. بهذا فإن الربح الذي يحصل عليه فرد معين ما هو، في رأيهم، إلا خسارة الذي اشترى. واستنتج القوم من هذا التصور أن التجارة الخارجية، وليس الداخلية، هي التي تسهم في زيادة ثروة الأمة، أي تسهم في زيادة الكمية الموجودة من الذهب والفضة. إنها هي التي تخلق الفائض. وتأسيسا على هذه التصورات، كان هدف الدول الأوربية هو الهيمنة على أقاليم العالم المختلفة، باعتبار أن هذه الأقاليم هي الأسواق، التي تبشر بالخير الوفير. [المترجم].

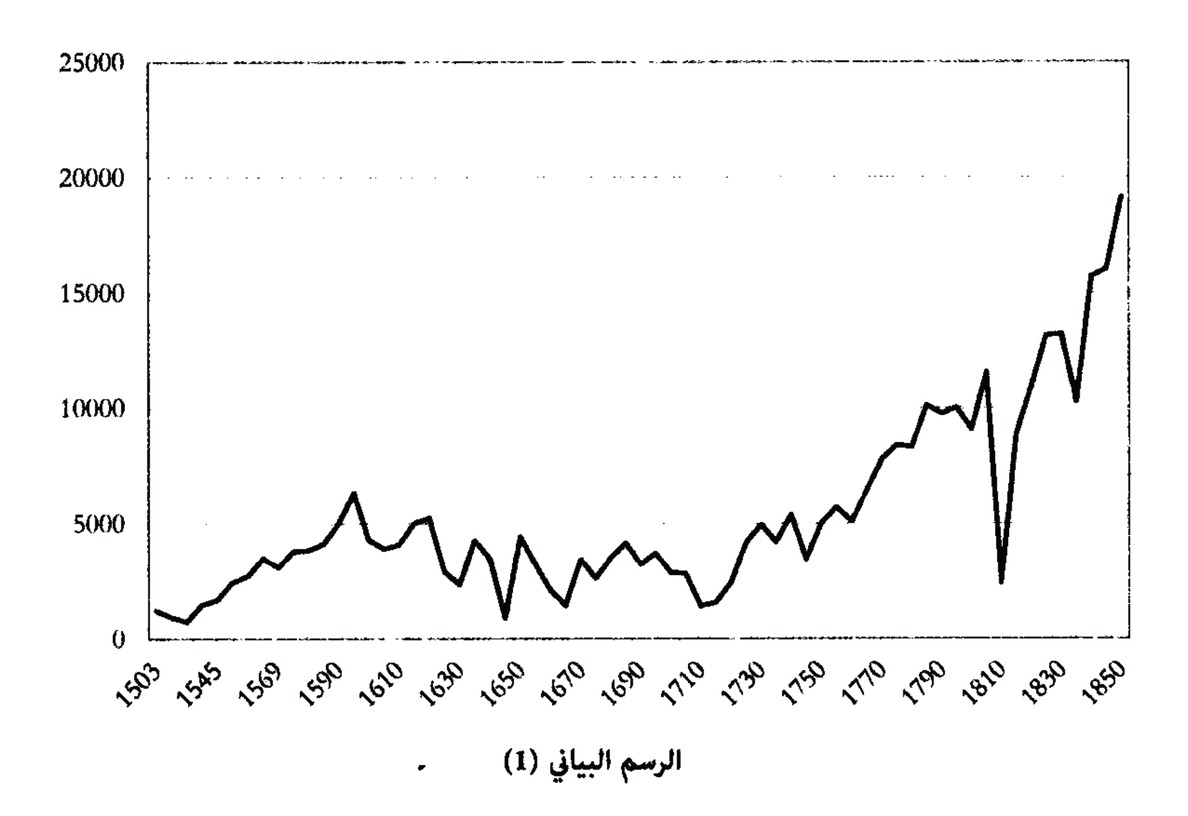
السفن والملاحون الإنجليز رحلات مثلثة «الأضلاع»: أي أن تنقل سفنهم فحما وحبوبا إلى روتردام، ومن ثم تواصل رحلتها إلى النرويج محملة بسلع المستعمرات وببضائع منتجة في ورش الحرفيين، وتبحر من هناك باتجاه إنجلترا حاملة الأخشاب النرويجية الضرورية لبناء السفن. إن هذه الرحلات المثلثة «الأضلاع» عززت مكانة إنجلترا، في مجال الملاحة في بحر الشمال، لاسيما أنها شملت المدينتين الألمانيتين هامبورغ وبريمن أيضا[31].

وفي القرن الثامن عشر كانت الملاحة في بحر البلطيق لاتزال تخضع لهيمنة هولندا، على الرغم من أن الإنجليز والإسكندنافيين حازوا أيضا منافع معتبرة من ازدهار التجارة الخارجية. فمن يطّلع على الوثائق التي رصدت الرسوم الجمركية التي تحققت بفضل مضيق أوريسند (Öresund)(*)، يلاحظ بيُسر أن عدد السفن العابرة هذا المضيق كان في تزايد مستمر خلال ذلك القرن من الزمن. فضلا على هذا يشهد واقع الحال أن مدينة دانسيغ لم تعانِ بسبب نتائج الحرب على عرش بولندا وحرب السنوات السبع إلا فترة قصيرة فقط. ومن هذا كله يحق للمرء أن يستشف أن تجارة بحر البلطيق ظلت مستقرة في المنظور العام، ولم تتأثر بنحو شديد بالتقلبات التي كانت تحدث بين حين وآخر.

وعلى ما يبدو كان مضيق أوريسند، وقتذاك، من أكثر الطرق البحرية في العالم ازدحاما بالسفن. ففي حدود العام 1730م، اجتاز هذا المضيقَ سنويا أكثرُ من 2000 سفينة، وذلك للوصول إلى بحر الشمال. وبلغ إجمالي حمولة هذه السفن نحو 400 ألف طن. بيد أن هذه الحمولة سرعان ما ارتفعت إلى 500 ألف طن في حدود العام 1750م، أي إنها بلغت أربعة أضعاف حجم تجارة الرقيق الذين نقلتهم السفن عبر المحيط الأطلسي[32].

وجنى الإنجليز والإسكندنافيون منافع طائلة من التحول الهيكلي في حوض بحر البلطيق، حيث تراجعت أهمية سمك الرنجة والملح في التجارة العالمية، لتحل بدلا منها الأقمشة وسلع المستعمرات. وفي المقابل تولت سفن إنجليزية نقل الأقمشة الإنجليزية على وجه الخصوص وإعادة تصدير سلع المستعمرات

(*) يفصل هذا المضيق بين أراضي الدنمارك والمملكة السويدية. [المترجم].



الرسم البياني (1)

(السكر والبن والتبغ) إلى موانئ العالم بنحوٍ عام، وإلى ميناء سانت بطرسبرغ، الميناء الروسي حديث العهد، بشكل خاص. فيما تولت سفن سويدية وإنجليزية نقل الأخشاب ومنتجات الغابات من حوض بحر البلطيق إلى بريطانيا(33).

4 - مزارعون ونسّاجون ورجال أعمال وفنانون: الهيمنة الهولندية على حوض بحر البلطيق

إن الملاحة البحرية والتجارة الخارجية، نقلتا مظاهر مدنية متنوعة، ومضامين حضارية جديدة إلى حوضي بحر الشمال وبحر البلطيق. فالهياكل الاجتماعية والاقتصادية الجديدة أسفرت عن نشأة ظروف حضارية متقدمة. فنتائج هجرة الهولنديين والآثار الحضارية، التي خلفوها في حوض بحر البلطيق، ابتداء من النصف الثاني من القرن السادس عشر، كان المراقب يلمسها أينما حل. وعموما في وسع المرء أن يميز، في هذا السياق، بين أربع مجاميع: مزارعين وحرفيين ورجال أعمال وفنانين(34).

وبالنسبة إلى المزارعين المهاجرين من هولندا، فإن الملاحَظ هو أن معظمهم كانوا من الفريزيين (Friesen) الجرمان من أبناء الطائفة المسيحية المسماة

المُنوناتية (Mononnite)[*]. وكان المنوناتيون قد استقروا في مملكة بروسيا [الألمانية]، ابتداء من منتصف القرن السادس عشر. وبسبب تميزهم بالقدرة على استصلاح مساحات كبيرة من الأراضي الواقعة تحت سطح البحر من خلال أنظمة تصريف مياه البحر، بالاستعانة بالسدود والقنوات، كثر الطلب عليهم للعمل في إقطاعيات الأمراء والنبلاء الواقعة في حوض نهر الفايكسل. وأبرم المُنوناتيون عقود استئجار طويلة المدى وتمتعوا بحريات شخصية واسعة، [وشكلوا، عبر الفلاحة، نواة فئة اجتماعية] حرة، ومستقلة وثرية بفضل ما امتلكت من إقطاعيات شاسعة المساحة، لم يكن لها مثيل في الأقاليم الهولندية المجاورة[35].

وشكّل الحرفيون الجماعة الأخرى المهاجرة من هولندا. فقد نزح نساجو الأقمشة من أقاليم هولندا الجنوبية، ليس إلى الأقاليم الشمالية فقط، بل - وبأعداد غفيرة - إلى المدن الواقعة في حوض بحر البلطيق. ففي كونيغسبرغ (Königsberg) ودانسيغ، أدخل القوم إصلاحات ثورية على صناعة الأنسجة، إصلاحات شبيهة بالإصلاحات التي شهدتها من قبل مدينة لايدن الهولندية. إذ نجحوا في إنتاج الأنسجة الخفيفة، والملونة منها أيضا. بالإضافة إلى هذا، يعود إلى المُنوناتيين ازدهار صناعة نسج الحرير وانتشار حرفة الزركشة بالجدائل النسيجية (القيطان)، من جديد[36].

واكتسب التجار والعمال العاملون بالوكالة والمصرفيون أهمية كبيرة جدا. فهم استقروا في موانئ بحر البلطيق من حين إلى آخر، أو آثروا الإقامة فيها بنحو دائم، حائزين بذلك حق المواطنة. وعاش معظم التجار الهولنديين في دانسيغ، في المركز التجاري الأول في حوض بحر البلطيق. فعلى سبيل المثال كان عدد العمال الهولنديين الذين كلفتهم شركات تقيم في أمستردام الإشرافَ على النشاطات التجارية وإدارة معاملات مصرفية مختلفة، من قبيل عمليات التمويل وإصدار وتسلم الكمبيالات

(*) كان المُنوناتيون، في البداية، بروتستانت يعترضون على تعاليم الكنيسة الرومانية الكاثوليكية. وكان أكثرهم قد هاجر من أوروبا إلى الولايات المتحدة بسبب الاضطهاد الذي تعرضوا له. ويعيش أغلبهم حياة محافظة تقية، بعيدا عن العالم، مستخدمين الوسائل القديمة في إدارة شؤونهم من دون الاعتماد على الكهرباء والسيارات والاتصالات، وحتى على العملات. وترتدي نساؤهم الحجاب على الرأس، ويتكلمون اللغة الألمانية. ويبلغ تعدادهم في العالم 1.7 مليون، موزعين على مختلف دول العالم، من الولايات المتحدة وكندا والهند وإثيوبيا وكينيا. [المترجم].

قد ارتفع في منتصف القرن السابع عشر إلى ما بين 40 و50 عاملا، لا بل ارتفع لاحقا إلى 75 وكيلا. وذهب أحد المهاجرين الهولنديين مذهبا أبعد، فحاول تأسيس مصرف لخصم الكمبيالات على غرار مصرف جرى تأسيسه في أمستردام. بيد أن محاولته هذه باءت بالفشل بسبب رفض مجلس بلدية دانسيغ منح هذا المصرف إجازة العمل المطلوبة[37].

واتخذ رجال الأعمال الهولنديون السويد أيضا مسرحا لنشاطاتهم. ولا بد من الإشارة هنا إلى لويس دي غير (Louis de Geer)، فهذا الهولندي الناشط في مجال المعاملات الاقتصادية كان أشهر من نار على علم وقتذاك. فقد ركز أنظاره خلال حرب الثلاثين عاما على مناجم النحاس الكائنة في فالون بالسويد، لعلمه أن الطلب على هذا المعدن سيرتفع بكل تأكيد، نظرا إلى أهميته في تصنيع المدافع. وفي العام 1627م آثر لويس دي غير الإقامة في السويد، ليؤسس في مدينة نورشوبينغ (Norrköping) وفي البلديات المجاورة لها، شركة عملاقة تنتج المعادن وتمتلك مسبكا للحديد وشركة أخرى تنتج النحاس الأحمر والذخيرة والبنادق، وذلك لسد حاجة سوق أمستردام ولتسليح الجيش السويدي الذي شارك في حرب الثلاثين عاما[38].

ونجح لويس دي غير، في العام 1643م، في حشد أسطول هولندي صغير (Hilfsflitte, Flotilla)، لمساعدة السويد في حربها ضد الدنمارك. بيد أن الأهم من هذه الواقعة اليتيمة هو أن السويد أخذت في منتصف القرن السابع عشر تستقبل أعدادا غفيرة من قباطنة وضباط [هولنديين] متخصصين في الملاحة البحرية. كما حثت السويد وفنلندا البحارة الهولنديين على الهجرة إلى أراضيها[39]. واستعانت الدنمارك ومملكة برادنبورغ-بروسيا أيضا، بالخبراء الهولنديين، لإنجاز مشاريعهم الطموحة الرامية إلى إنشاء شركات تجارية في آسيا وأفريقيا[40].

بالإضافة إلى الاستعانة برأس المال البشري المذكور أعلاه، انتفعت هذه المملكة بالخرائط والمؤلفات الملاحية الهولندية. ولا تفوتنا، في هذا السياق، الإشارة إلى مؤلَّف كلاس هيندريكسون غوتيرماكر(Claes Hendrichszoon Gietermaker)، المنشور في أمستردام في العام 1659م، بعنوان «t Vergulde licht der zeevaert ofte konst der stuurlieden» (الضوء المتلألئ أو فن الحكم) ومؤلَّف كلاس دو فريز (Klaas de Vries) المسمى «Achat-Kamer ofte der stuurlieden»

(الخزانة أو في الإرشاد الملاحي) الصادر في أمستردام في العام 1702م. علما بأن مؤلف غوتيرماكر استخدم حتى أواخر القرن الثامن عشر، كتابا مدرسيا معتمدا في الكليات البحرية التابعة للجزيرة الفريزية الشمالية (Friesen)، ومن خلاله، تلقى البحارة دروسا في علم وتقنية توجيه السفن، وفي تحديد موضع السفينة المعنية (Navigation). والأمر الجدير بالملاحظة هو أن مؤلفات غوتيرماكر وكلاس دو فريز كانت تدرس في الكليات البحرية التابعة لكوبنهاغن ودانسيغ حتى بعد العام 1802م. ولا تفوتنا الإشارة إلى أن علوم أو تقنية توجيه السفن، كانت تدرس في شبه جزيرة Fischland-Darß-Zingst وباللغة الهولندية، في كثير من الأحيان(*). وأرشدت المؤلفات الهولندية الخاصة بمسائل الملاحة الألمان الشماليين والدنماركيين والسويديين، في بادئ الأمر، إلى المسالك البحرية في مياه القطب الشمالي وبعد فترة قصيرة إلى الخطوط البحرية في بحر الكاريبي والمحيط الهندي أيضا[41].

وكان المعماريون والفنانون والحرفيون آخر جماعة هولندية هاجرت إلى حوض بحر البلطيق. وقد كان من بين هؤلاء المهاجرين آل فاينسيير (Fayencier)، الأسرة المشهورة بإنتاج الخزف الدلفي (Delfter). ونجارون تولوا تزيين بيوت الطبقة المتوسطة، الطبقة البرجوازية، وقصور الأمراء والنبلاء. كما أسهم نساجون يتحدرون من جنوب هولندا في تزيين هذه البيوت والقصور بقماش النجود (Tapisserien). كما استقر في حوض بحر البلطيق مهندسون معماريون ونحاتون ورسامون هولنديون.

وتنعكس هاهنا المؤثرات الهولندية التي تلقاها الفنانون، والانطباعات التي خلّفتها هذه المؤثرات. فهذه اللوحات الفنية باتت تشكل العمود الفقري للمجموعات، التي أخذ الملوك والأمراء والنبلاء والبرجوازيون يجمعونها في قصورهم. والتي شكلت فيما بعد المادة التي استوحى منها الرسامون تصوراتهم، والتي عكف تجار التحف الفنية على تسويقها لاحقا[42]. وعموما يمكن القول إن مشاهير الفنانين قد أنتجوا لوحاتهم الفنية وإنجازاتهم الفريدة بتكليف من شخصيات عاشت في كوبنهاغن وفي دانسيغ. ويمكننا في هذا السياق، الإشارة إلى مهندسين معماريين وفنانين من قبيل أنتوني فان أوبرغين (Anthoni van Obberghen) المتحدر من

(*) هذه الجزيرة تقع في بحر البلطيق بين روستوك وشترالزوند، ويبلغ طولها 45 كيلومترا. [المترجم].

ميشلين (Mechelen)، وويليم وأبراهام فان بلوك (Willem and Abraham van den Bloche) (المولودين في ميشلين)، والرسام يان فريدمان دي فريز (Vredeman de Vries) المتحدر من ليوواردن (Leeuwarden) والمسمى Piscator، وويليم هونديوس (Willem Hondius)، المولود في لاهاي ومهاجرين كثيرين لا يتسع المجال لذكرهم.

والمثال الآخر هاهنا، هو هانس فان ستينوينكل (الكبير) (Hans van Steenwinckel der Ältere). فهذا المعماري، المولود في مدينة أنتويرب [البلجيكية]، كُتب عليه أن يفر هو وأسرته إلى مدينة إمدن الألمانية (Emden) هربا من أعمال العنف التي رافقت حركة العصيان الهولندية. وحالما استقرت الأسرة في إمدن، كلف والده ببناء دار البلدية. وفي العام 1578م، توجهت أنظار أنتوني فان أوبرغين (Anthoni van Obberghen) إلى هانس فان ستينوينكل، فعينه معماريا يساعده في بناء قلعة كرونبورغ المطلة على خليج سوند (Schliss Kronborg am Sund). وبصفته معماري الملك كريستيان الرابع، شارك ستينوينكل في بناء حصون السواحل الدنماركية والفنلندية، وشيّد مدينة جديدة محصنة سميت كريستيانوبل (1599م). وبينما هو مشغول بإنجاز هذه المشاريع عمل أبناؤه على إصلاح حال كوبنهاغن من الناحية المعمارية[43].

ولا تفوتنا الإشارة هنا إلى أن لوحة يان ديركسين (Jan Dircksen)، العائدة إلى العام 1611م، تعرض علينا عمارات كثيرة مشيدة وفق الطراز الهولندي، عمارات ذات سقوف بهيئة المثلث (جملون). ولحسن الحظ أن عديدا من هذه العمارات لاتزال ماثلة للعيان. والملاحظ هو أن كل الأبنية العامة، أعني أبنية من قبيل بيت الأيتام والبورصة وعمارات سكنية خصصت لإيواء الملاحين والحرفيين المتخصصين في إنتاج الأنسجة، كانت قد شُيدت وفق هذا الطراز «التقدمي». وعمل المعماريون الهولنديون في السويد أيضا، حيث أسهموا هناك في تعزيز حصون غوتنبرغ بين العامين 1603 و1607م، وحصون مدينة كالمار خلال العام 1613م، وشاركوا بنحو مخصوص، في ترسيخ حصون مدينة دانسيغ الألمانية[44].

6

المحيط الهندي

«استخدمت شركة الهند الشرقية الهولندية كل ما لديها من إمكانيات من أجل اقتحام منظومة القواعد العسكرية التي شيدتها البرتغال في الهند»

«من هذه البلاد، من كاليكوت (Calicut)، أو لنقل من الهند العليا (أي الهند القديمة)، تأتي التوابل التي تُستهلَك في الشرق والغرب، فكما هي تُستهلَك في البرتغال فإنها تُستهلَك في جميع بلدان العالم الأخرى، كما تأتي من الهند جميع الأحجار الكريمة. إن التوابل المشار إليها أدناه منتشرة في مدينة كاليكوت، فهي من منتجاتها الأساسية: ففيها كثير من الزنجبيل والفلفل والقرفة، علما أن القرفة الهندية ليست بجودة قرفة سيلان (سريلانكا الحالية)، تلك الجزيرة التي تبعد عن كاليكوت مسافة يقطعها المرء بالسفينة في ثمانية أيام. إن كاليكوت هي المصدر الأول لجميع أنواع القرفة. أما القرنفل فإنه لايزال

يأتي إلى كاليكوت من جزيرة اسمها ملقا (Malakka). ومن هناك تنقل سفن مكة [المكرمة] هذه التوابل إلى مدينة تعرف في مكة [المكرمة] باسم جدة. وتستغرق رحلة السفينة الشراعية المبحرة من الجزيرة المذكورة آنفا إلى جدة 50 يوما، إذا ما أبحرت مع وليس ضد هبوب الرياح (vor dem Wind). وفي جدة تُفرَّغ السفينة المعنية من حمولتها، وتدفع عنها إلى السلطان الأعظم رسوما جمركية. وتنُقل الحمولة من ثم إلى قوارب رشيقة تتولى نقلها إلى السويس عبر البحر الأحمر [...]، حيث يدفع التجار ثانية رسوما جمركية. ودرج التجار على نقل سلعهم من السويس إلى القاهرة على ظهور الجمال [...]، علما أن الجمال تقطع المسافة بين السويس والقاهرة في غضون عشرة أيام. وفي القاهرة يدفع التجار ثانية رسوما عن بضائعهم [...][1].

نقلا عن مصدر مجهول

بفضل هذه السطور التي دوَّنها بحار مجهول الهوية، كان مكلفا بتدوين جميع الوقائع التي تتعرض لها سفينة فاسكو دي جاما (Vasco da Gama)، نلم بتفاصيل مهمة ودقيقة عن تجارة التوابل في المحيط الهندي. كما أجاز لنا هذا الكاتب الاطلاع على عظمة الموارد المالية التي كان يجنيها السلطان الأعظم، بفضل إقبال أبناء البندقية وجنوا على شراء التوابل؛ حيث كان التجار يستأجرون القوادس (Galeeren) لنقل التوابل من الإسكندرية إلى أوطانهم الأم. مما يوضح لنا طبيعة الأسباب التي دفعت البرتغاليين والهولنديين وبقية الأوروبيين إلى أن يزيدوا من عدد رحلاتهم في المحيط الهندي، وقد كانت المشاركة في الأرباح التي تدرها تجارة التوابل في مقدمة هذه الأسباب.

1 - منافسة من دون هوادة: برتغاليون وهولنديون وإنجليز

تعود البدايات الأولى لاهتمام البرتغاليين بالطريق البحري الموصل إلى الهند إلى القرن الخامس عشر، علما أن هذه الاهتمامات ارتبطت زمنا طويلا ارتباطا وثيقا بحركة التوسع في المحيط الأطلسي. ففي كلا الطريقين البحريين شكلت الجزيرتان ماديرا (Madeira) وبورتو سانتو (Porto Santo) الواقعتان في المحيط الأطلسي، وتبعدان الواحدة عن الأخرى 60 كيلومترا، موقعا مهما يلجأ إليه الملاحون عند تعرضهم للمخاطر.

وفيما طوى النسيان معارف العصر القديم بشأن هاتين الجزيرتين، أُهملت الرحلات الاستكشافية، التي نفذها سكان جزيرة مايوركا [ميورقة سابقا] في المحيط

الأطلسي، ولم تبقَ للأجيال التالية آثار تشير إلى هذه الرحلات. ومهما كانت الحال فإن نجل ملك البرتغال، الملقب بهنري الملاح (Heinrich der Seefahrer)، هو الذي شجع على استيطان الجزيرتين. وأمر هنري في وقت لاحق بتعيين الإيطالي بارتولوميو بيرستريلو (Bartolomeu Perestrelo) حاكما لهاتين الجزيرتين، علما أن هذا الإيطالي كان حما كريستوفر كولمبوس (Christopher Kolumbus). وابتداء من تلك الحقبة شهدت الجزيرتان الغنيتان بقصب السكر والكروم [العنب] انتشار عدد من المستوطنات. وفي العام 1427 اكتشف البرتغاليون أولى جزر الأزور Azoren، وابتداء من العام 1439 قرر هنري إعمار بعض هذه الجزر والانتفاع بخيراتها اقتصاديا. على صعيد آخر مارست ماديرا وبورتو سانتو دورا عظيم الأهمية بالنسبة إلى الرحلات التي ستبحر لاحقا باتجاه الطرف الجنوبي من المحيط الأطلسي[2]. وفي العام 1433 أقدم جيل إيانس (Gil Eanes) على اتخاذ خطوة أخرى، إذ دار بسفينة شراعية حول رأس بوجدور (Kap Bojador)(*). وهكذا اقتنع الملاحون بأن خشيتهم من الاقتراب من خط الاستواء لاعتقادهم أن هذا المكان هو مسكن الأنتيبود (Antipoden)(**) والعفاريت لا أساس له من الصحة، وأن درجات الحرارة العالية هاهنا لن تقتلهم كما قيل لهم، وأنهم قادرون على تحملها من دون أدنى شك. ووفقا لكثير من التخمينات فإن عدد السفن التي اجتازت رأس بوجدور، وواصلت - حتى العام 1448 - رحلتها صوب المناطق التالية للرأس(***) المذكور، زاد على 50 سفينة؛ وفي رحلة العودة نقلت هذه السفن [أوائل] المستعبدين السود والذهب الأفريقي. وهكذا بدأت تتشكل ملامح إمبراطورية تجارية يمتد نشاطها من السواحل الأفريقية المقابلة لأرخبيل الرأس الأخضر (Kapverden)(****)، مرورا بجزر الأزور وماديرا

(*) بوجدور أو رأس بوجادور، إقليم يقع في الصحراء الغربية، أي في شمال غرب أفريقيا، وفي جنوب المملكة المغربية بالتحديد. وتحد هذا الإقليم – المتنازع عليه بين المملكة المغربية وجبهة البوليساريو – الجزائر من الشمال الشرقي، وموريتانيا من الجنوب، والمملكة المغربية من الشمال، والمحيط الأطلسي من الغرب. ومدينة العيون – المطلة على المحيط الأطلسي - هي عاصمة هذا الإقليم. [المترجم].

(**) أي مخلوقات غريبة الهيئة تسكن في الجانب المقابل من الكرة الأرضية. [المترجم].

(***) لاحظ أن كلمة رأس تعني ذلك الجزء من اليابسة الداخل في مياه البحر أو المحيط. [المترجم].

(****) يتكون الرأس الأخضر – الذي هو جمهورية الرأس الأخضر الحالية - من أرخبيل جزر تقع غرب سواحل شمال أفريقيا، على بعد 570 كيلومترا من سواحل السنغال في المحيط الأطلسي. [المترجم].

وساحل Algavre [الغرب](*) الواقعة في أقصى جنوب البرتغال. ولإدارة نشاطاتهم أسس البرتغاليون حينذاك وكالة في جزيرة أرغين (Arguim) (الواقعة قبالة ساحل موريتانيا الحالية).

وتواصلت الحملات بمحاذاة الساحل الأفريقي في الزمن التالي. فبعد وفاة هنري الملاح في العام 1460 عُهِد إلى فيرناو غوميس (Fernao Gomes)، في العام 1468، بمهمة استكشاف مناطق جديدة، كما حصل على امتيازات تجارية مقابل تعهده بأن يكتشف 100 ميل من الساحل الأفريقي سنويا. وتنفيذا لهذا التعهد وطئت أقدام جواو دي سانتاريم(Joao de Santarém) وبيدرو دي إسكوبار (Pedro Escobar) أراضي غانا الحالية. وبعد مرور زمن قصير على ذلك الحدث وصل فيرنانو دو بو (Fernano do Póo) إلى المناطق التي بات يُطلَق عليها نيجيريا والكاميرون. وبموازاة ذلك اكتُشِفت الجزر الواقعة في خليج غينيا، أعني ساو تومي (Sao Tomé) وبرينسيب (Principe) وأنوبون (Annobón) [الواقعة على الساحل الغربي الاستوائي من منطقة وسط أفريقيا]. والجدير بالملاحظة أن الملاحين كانوا قد أطلقوا على المناطق الساحلية أسماء مقتبسة من منتجاتها الرئيسة: فهذا هو «ساحل الفلفل أو الحبوب»، والثاني هو «ساحل العاج»، والآخر، الذي هو في الواقع في غانا الحالية، هو «ساحل الذهب»، وأخيرا وليس آخرا في توغو وبنين يوجد «ساحل العبيد»(**)[3].

وفيما اكتشف ديوغو كاو (Diogo Cao) مصب نهر الكونغو في العام 1482، فإنه اهتدى في سياق رحلة أخرى قام بها بين العامين 1485 و 1486 إلى ناميبيا الحالية. ومن هناك لم تكن ثمة مسافة بعيدة تفصل ناميبيا عن رأس الرجاء الصالح، الذي تولى بارتولوميو دياز (Bartolomeu Dias) الالتفاف من حوله في العام 1488. ولاحظ دياز في الحال أنه قد بلغ أقصى منطقة في جنوب القارة الأفريقية، وأن الطريق البحري الموصل إلى الهند قد بات مفتوحا أمامه. وفيما استكمل فاسكو دي

(*) استمد البرتغاليون هذا الاسم Algavre من عرب الأندلس، فهؤلاء أطلقوا على هذا الساحل اسم «الغرب»، في إشارة منهم إلى أنه يقع إلى الغرب من الأندلس. ولأن البرتغاليين نطقوا كلمة الغرب «الغارف»، لذا أضحى اسم هذا الشاطئ: Algavre. [المترجم].

(**) وفقا للعبارة التي كانت متداولة بين البرتغاليين. [المترجم].

جاما هذه الاكتشافات بعد مرور عشر سنوات فقط، قطعت الاكتشافات في القارة الأفريقية شوطا بعيدا. فهنا تواصلت الاكتشافات على أمل العثور في القرن الأفريقي على الذهب والتوابل، والطوائف المسيحية المنتشرة هناك، وبنحو مخصوص على ملك كاهن اسمه يوحنا.

على صعيد آخر وللغرض نفسه أيضا أرسل الملك جون الثاني في العام 1487 بعثة إلى شمال أفريقيا يرأسها بيرو دا كوفيليا Peero de Covilha وألفونسو دي بافيا Alfonso de Pavia. وكان قد سبقهما قبل عام واحد كاهنان اثنان، بيد أنهما عادا إلى ديارهما خاليي الوفاض، وذلك لعدم إتقانهما العربية بالنحو المناسب. بيد أن بيرو دا كوفيليا كان أكثر حظا في إنجاز مهام بعثته إلى شمال أفريقيا، فهو كان يتقن العربية بنحو جيد. وتنكّر الاثنان، بيرو دا كوفيليا وألفونسو دي بافيا، بملابس مسلمي شمال أفريقيا، فسافرا عبر الإسكندرية والقاهرة إلى عدن، حيث وصلاها في العام 1488. ورحل بافيا من ثم إلى إثيوبيا، حيث لقي حتفه. أما كوفيليا فإنه سافر على متن مركبٍ متجها إلى ميناء كانانور (Cannanore) [الهندي]، فزار من ثم كاليكوت وغوا (Goa). وفي طريق عودته إلى بلاده استقل كوفيليا سفينة متجهة إلى القاهرة عبر مضيق هرمز وعدن. وفي القاهرة التقى مبعوثين يهوديين اثنين، كانا يفتشان عنه وعن بافيا بتكليف من الملك. وسلم كوفيليا تقريره عن الرحلة وتفاصيل تجارة التوابل، والطريق البحري من جنوا إلى مدغشقر (Madagaskar). بيد أنه يبقى في علم الغيب ما إذا كان الملك جون الثاني قد تسلم التقرير فعلا. ولكن وبنحو متزامن تقريبا (1488) سافر كاهن إثيوبي عبر روما إلى البرتغال، حيث استُقبِل في البلاط الملكي. وبعد اللقاء الذي جرى في القاهرة واصل كوفيليا رحلته إلى إثيوبيا، مرورا بجدة ومكة [المكرمة] والمدينة [المنورة]. وفي إثيوبيا عثر كوفيليا على قصر الملك الكاهن المزعوم: يوحنا، ورحل إلى مثواه الأخير في العام 1526[4].

وخلافا لكريستوف كولومبوس انطلق فاسكو دي جاما في الثامن من يوليو من العام 1497 من مدينة بليم (Belém)(*) البرتغالية، باتجاه الهند في طرق بحرية كان جلها قد اكتُشِف. وقضى دي جاما أيام عيد ميلاد [السيد المسيح عليه السلام]

(*) «بليم» هو الاسم البرتغالي لمدينة بيت لحم الفلسطينية. [المترجم].

في خليج يقع بعد رأس الرجاء الصالح. وتيمنا بهذه الأيام أطلق عليه اسم «ناتال» أي عيد الميلاد بالبرتغالية. وبمساعدة دليل عربي تمكن دي جاما من اختراق بحر العرب والوصول في شهر مايو من العام 1498 إلى كاليكوت الواقعة على ساحل مالابار، حيث استُقبِل استقبالا حارا[5].

وحتى ذلك الحين لم يعلم البرتغاليون أن كاليكوت مركز تجاري عظيم الأهمية، يرتاده تجار من الشرقين الأقصى والمتوسط ليعرضوا فيه ما لديهم من كنوز. بيد أن الهدايا التي جمعها دي جاما على عجل[6] لم تلق استحسان الملك الراجا (Raja)، الذي كان يعيش في قصره الفخم محاطا بكل نعم الدنيا، ودرج على أن تقدم له هدايا من الذهب الخالص ومن العاج[7]. ولأن التجار العرب، الذين كانوا يهيمنون على تجارة التوابل، قد شعروا بخطر المنافس الجديد، استطاع دي جاما بشق الأنفس أن يلملم حمولة توابل وينقلها إلى مدينة غوا (Goa) الواقعة إلى الشمال من كاليكوت التي ستكون لاحقا أهم قاعدة عسكرية برتغالية في الهند.

بيد أن كمية الفلفل التي نقلها دي جاما إلى لشبونة أدت، على الرغم من تواضعها، إلى انهيار سوق الفلفل الأوروبية. وفي المقام الأول كان الهدف من الرحلة الثانية في العام 1502 تأسيس وكالات وقواعد عسكرية في آسيا من ناحية، ولردع المنافسة العربية من ناحية أخرى. ولتحقيق هذه المآرب استعان البرتغاليون بكل ما لديهم من قوة عسكرية غاشمة، ونفَّذوا أقسى صنوف الإرهاب عن وعي وإصرار. فقد درجوا على الاستيلاء على السفن العربية، ونهب حمولتها وإضرام النار فيها وفي ركابها الأبرياء وأطقمها المدنية، واستعملوا جميع صنوف القوة العسكرية ضد التجار العرب وضد المسافرين إلى مكة [المكرمة]. وكانت حصيلة الفلفل المستولى عليه عنوة قد بلغت مقادير سبَّبت اندلاع تسابق بين المدن الواقعة في جنوب ألمانيا وتجار أوروبا الغربية لإبرام صفقات مع البرتغال. كما دفع هذا التطور الملك البرتغالي إلى أن يطلب من رعاياه تكريس نفوذ البرتغال في الهند والعمل على تثبيت وجود بلادهم في الهند بنحو دائم. وهكذا استُحدِثت في العام 1505 مستعمرة في آسيا بعنوان «الهند البرتغالية» (Estado da India)، مهمتها إدارة [أي السيطرة على] تجارة الهند. وعهد الملك مانويل الأول إلى الملاح فرانشيسكو دي ألميدا بوظيفة «نائب الملك» في

«الهند البرتغالية». وكلفه أن يسهر على توسيع الحصون وتعزيز مناعة القواعد العسكرية على ساحل أفريقيا الشرقي وفي غوا أيضا. بالإضافة إلى هذا طلب من ألميدا أن يحاصر المسارات التقليدية لتجارة الفلفل، مستعينا بالسيطرة على الملاحة في البحر الأحمر. وعلى رغم أنه لم يفلح في محاصرة المسارات المذكورة، فإنه بذل - حتى وفاته - أقصى ما استطاع من أجل بسط الاستعمار البرتغالي في الهند. ويجمل أن نذكر أن ألميدا قد مات مقتولا في العام 1508 بالقرب من رأس الرجاء الصالح، وذلك لدخوله في تشابك مع جماعة محلية سرقت منه بعض الماشية. واستولى خليفته أفونسو دي ألبوكيرك (Afonso de Albuquerque)، في العام 1511، على ملقا (Malakka)، الجزيرة التي أكسبها موقعها على ضفاف المضيق المسمى باسمها، مضيق ملقا، أهمية كبيرة بالنسبة إلى السفن الساعية إلى دخول أرخبيل إندونيسيا وبحر الصين الجنوبي عبر المحيط الهندي[8]. وفي العام 1515 وصل البرتغاليون إلى جزيرة تيمور. وعلى رغم أن البرتغاليين قد استولوا على مدينة كانتون (Kanton) الصينية بعد عام واحد من وصولهم إلى جزيرة تيمور فإنهم نجحوا في السيطرة على ماكاو (Macao)، وأسسوا فيها قاعدة عسكرية برتغالية دائمة في وقت متأخر نسبيا في العام 1554. ومن خلال تأسيسهم وكالة، عملت حينا من الزمن ليس إلا، في المدينتين اليابانيتين هيرادو (Hirado) وناغازاكي (Nagasaki)، الواقعتين في جزيرة كيوشو (Kyushu)، وعلى خلفية تأسيس فروع مختلفة في جزيرة القرفة، في جزيرة سيلان، نشأت شبكة قواعد عسكرية ووكالات تجارية محكمة في الواقع العملي[9].

واستندت تجارة البرتغاليين إلى التراخيص (Konzessionen) التي تمنحها إدارة «الهند البرتغالية» (Estado da India) في محاولة منها لإبعاد المنافسين. وفي منتصف القرن السادس عشر تقريبا أرسلت البرتغال بانتظام قرقورا أو قرقورة (Karacke)، مهمتها خلق رباط وثيق بين جميع الأقاليم المطلة على المحيط الهندي من ناحية، والأقاليم الواقعة على ضفاف بحر الصين الجنوبي من ناحية أخرى، أي تحقيق ما سبق أن حققه الأدميرال الصيني [المسلم] محمود شمس (أو تشنغ خه Zheng He). وتمت الرحلة على عدة مراحل ومسالك مختلفة: غوا-ملقا، وملقا-جزيرة الملوك (Molukken)، وملقا-ماكاو، وماكاو-هيرادو. ويجمل بنا أن نبين أن

هذه الرحلة أمست في مراحلها الأخيرة فقط مجزية اقتصاديا؛ وذلك لأن البرتغاليين صدروا إلى اليابان آنذاك سلعا كانوا يستوردونها من الصين[10].

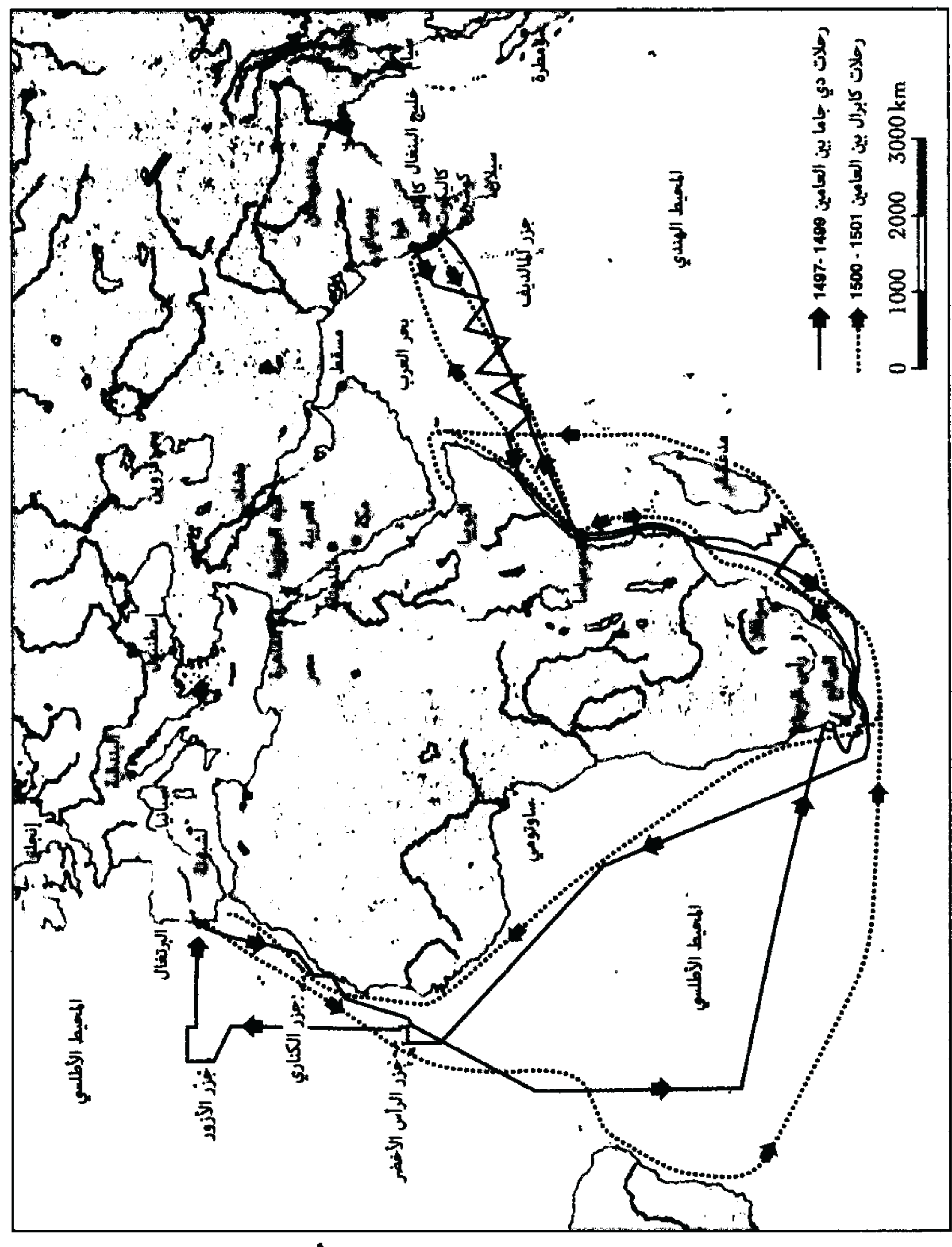
بالإضافة إلى المعضلات العديدة التي تعرضت لها تجارة البرتغال لا بد من أن يؤخذ في الاعتبار أن الأقاليم التي خضعت للاستعمار البرتغالي كانت محدودة المساحة بنحو بيِّن، ومن ثم فإن طلب سكانها على السلع الاستهلاكية كان متدنيا بنحو ملحوظ. وفي وقت مبكر نسبيا اهتدى حاكم ملقا (أفونسو دي البوكيرك) إلى حقيقة أخرى مُفادها أن حجم سكان البرتغال لا يكفي لأن ينجب البرتغاليون سنويا رجالا بعدد الرجال الذين يتعين على البرتغال إرسالهم إلى آسيا، لاسيما أن هؤلاء الرجال لن تكون لديهم في آسيا ذرية شرعية؛ وذلك لأن البرتغاليات نادرا ما كان لديهن الاستعداد للسفر إلى هذه الأقاليم. وهكذا لاحظ أصحاب الشأن أن الأمر الأكثر فاعلية لا يكمن في إرسال الفتيات اليتيمات إلى آسيا، بل يكمن في تشجيع الزيجات المختلطة بين البرتغاليين والنساء النصارى المتحدرات من علية القوم المحليين[11].

وعلى الرغم من هذه الجهود بقي عدد الرجال قليلا (12 ألف رجل إلى 14 ألفا)؛ ولمعالجة هذا الوضع استعان الأفراد في إنجاز حاجاتهم اليومية بمستعبدين جرى حشدهم من جميع أقاليم المحيط الهندي. وللمحافظة على النشاط التجاري وعلى الاستعدادات العسكرية استعان البرتغاليون بأمراء محليين. وفي المقابل تبين أن توسع البرتغاليين في استحداث قواعد عسكرية استعمارية قد أسفر عن خطر الخضوع لنفوذ معادٍ، خاصة إذا ما انهارت التحالفات أو إذا ما شجع الخصوم هذا الانهيار[12].

وحاول البرتغاليون وخصومهم الأوروبيون، خلال الأربعمائة عام التالية، احتكار التجارة في المنتجات الآسيوية في أوروبا، وإبعاد السكان المحليين ويهود الشتات (Diaspors) من السيطرة على النشاطات التجارية. بيد أن البرتغاليين والهولنديين والإنجليز فشلوا في مسعاهم. وعوضا عن ذلك فتحوا أبواب التجارة أمام أعداد كبيرة من ناشطين وجماعات تحدرت من جميع أرجاء عالم ذلك الزمن.

وأثبتت التجارة الهولندية أنها هي الأكثر نجاحا في الهند وجنوب شرقي آسيا. وكان جان هويجن فان لينشوتن (Jan Huygen van Linschoten) واحدا من

التجار المتميزين في سياق ما نحن في صدد الحديث عنه. درس لينشوتن أصول التجارة في البرتغال وإسبانيا، وعمل ابتداء من العام 1581 سكرتيرا لرئيس أساقفة غوا. واهتم جان هويجن فان لينشوتن في غوا بالسلع التي يتاجر فيها الآسيويون، ولاحظ من كثب النتائج التي تمخضت عنها إمبراطورية البرتغاليين البحرية، كما اطلع على خرائط بحرية كانت سرا من أسرار البرتغاليين. وبعد وفاة رئيس الأساقفة،



الخريطة (11): رحلات فاسكو دي جاما وبيدرو ألفاريز كابرال

وفيما كان لينشوتن في طريقه إلى العودة تحطمت سفينته، وعاد إلى لشبونة بعد أن قضى مكرها عامين في جزر الأزور. وعاد من ثم إلى هولندا ليستقر في إنكهاوزن (Enkuitzon) – الميناء المطل على بحر زاوديرزي (Zuidrsee) - حيث التقى هناك تاجرا آخر عمل في التجارة في آسيا اسمه ديرك غيريتسون بومب(Dirk Gerritzsoon Pomp) الملقب بديرك الصيني.

وبومب أيضا كان قد درس أصول التجارة في لشبونة، وسبق أن عمل تاجرا في غوا، حيث سافر منها إلى اليابان والصين أيضا. ومهما يكن من شيء فقد تسربت تقارير بومب ولينشوتن والمعارف المستقاة من الخرائط البحرية إلى مؤلّف لينشوتن الرئيس الموسوم «Itinerario» (خطة رحلة) المنشور في العام 1596. علما أن هذا المؤلّف اشتمل على رسومات كثيرة صوّرت الحياة في غوا وعلى ضفاف ساحل مالابار وفي الصين أيضا. وأدّى المؤلف دورا لا يستهان به في تشجيع الهولنديين على السفر إلى آسيا[13].

وبعدما وصل أول أساطيل القائد البحري كورنيليس دي هوتمان (Cornelis de Houtman) إلى جزيرة جاوة (Java) في العام 1595 وحّدت الشركات الزيلاندية والهولندية صفوفها [نسبة إلى جزيرة زيلاند الهولندية]، وأنشأت شركة احتكارية أطلق القوم عليها اسم «شركة الهند الشرقية الهولندية» (-Vereenigden Ost Indiaschen Compagnie, VOC)[14].

ويجمل أن نذكر أن شركة الهند الشرقية الهولندية (VOC) كانت شركة مساهمة، منحها البرلمان الهولندي حقوقا سيادية، وأجاز لها أن تمتلك الحصون والقلاع، وأن تستقطب جنودا محاربين، وأن تبرم عقودا مع ملوك وحكام الدول الأجنبية. وجزّأ أصحابها الشركة [العملاقة] إلى ستة فروع، توزعت في أمستردام، وزيلاند، وروتردام، ودلفت، وهوورن، وإنكهاوزن. وتمتعت هذه الشركات بكامل الاستقلالية في بناء ما تشاء من سفن، وتزويد سفنها بالأسلحة، وأن تسوّق السلع التي تتسلمها[15]. وبعد انقضاء زمن قصير بدأت هذه الشركات تضارب بأسهمها التي كانت أسعارها قد سجلت ارتفاعات معتبرة على مر الأيام. وكانت هذه الشركات الفرعية تدار من قبل مديرين عامين (bewindhebbers)، يعينون على مدى الحياة. وكان العرف المتبع يقضي بأن ينتخب المديرون من بين صفوفهم أعضاء الهيئة الإدارية (Heeren XVII). وابتداء من العام 1609 أضحى تنفيذ المهام في

آسيا من اختصاص حاكم عام، تكمن مسؤوليته الرئيسة في تأمين سيطرة هولندا على التوابل، بما لديه من وسائل سلمية وعسكرية[16].

ولما كان الفلفل ينمو في جاوة وسومطرة، وبما أن التوابل الرفيعة، أعني توابل من صنف زهرة القرنفل وجوزة الطيب (Moskatnuss)، تنمو في جزيرة الملوك، فقد استشعرت «شركة الهند الشرقية الهولندية» حاجة ملحة إلى الحصول على مركز في هذا الإقليم؛ فهو يتيح لها الفرصة المناسبة للسيطرة على تجارة الفلفل والتوابل. وكانت هذه الخاطرة من بنات أفكار الأميرال كورنيليس ماتليف دي جونج (Admiral Cornelis Matelieff de Jonge). وتنفيذا لفكرته هذه حاصر الأميرال ماتليف ملقا(*) في العام 1606. بيد أن حصاره هذا باء بالفشل(**). إن الحاكم العام جان بييترزون كوين (Jan Pietersoon Coen) هو الذي نجح في فرض حصار محكم على جزيرة ملقا. وكيفما كانت الحال فقد أسس ماتليف (Matelieff) قلعة بجوار بنتن (Banaten)، المدينة التي يزدهر فيها إنتاج الفلفل، والواقعة في جاوة. وأطلق ماتليف على هذه القلعة اسم بتافيا (Batavia). علما أن بتافيا هذه قد سميت فيما بعد جاكرتا (Jacarta)، العاصمة الإندونيسية الحالية. وبفضل موقعها على مضيق سوندا تميزت بتافيا عن ملقا من حيث إن الوصول إليها كان أمرا متيسرا على مدار العام[17].

وكان في وسع كوين (Coen) أن يحتمل المنافسة الإنجليزية ويصبر عليها، وذلك لأن الإنجليز كانوا – مقارنة بالهولنديين - في وضع ضعيف على خلفية ما لديهم من رؤوس أموال، وتأسيسا على حجم تجارتهم. وفي واقع الأمر استهدفت شركة الهند الشرقية الهولندية (VOC) التجارة المربحة بين الأقاليم الآسيوية [التجارة الآسيوية الداخلية]، التي كان البرتغاليون والإسبان والإنجليز يشاركون فيها وفي أرباحها. على صعيد آخر وبفضل عقود التوريد، التي أضحت حقا حصريا لشركة الهند الشرقية الهولندية فقط، تمكنت الشركة من احتكار تجارة القرنفل وجوز الطيب. وهكذا فإذا ما صادف أن تعثر هذا الشريك أو ذاك في تنفيذ ما يمليه عليه العقد المبرم معه، فإن شركة الهند الشرقية الهولندية

(*) الجزيرة التي كانت البرتغال تحتلها. [المترجم].

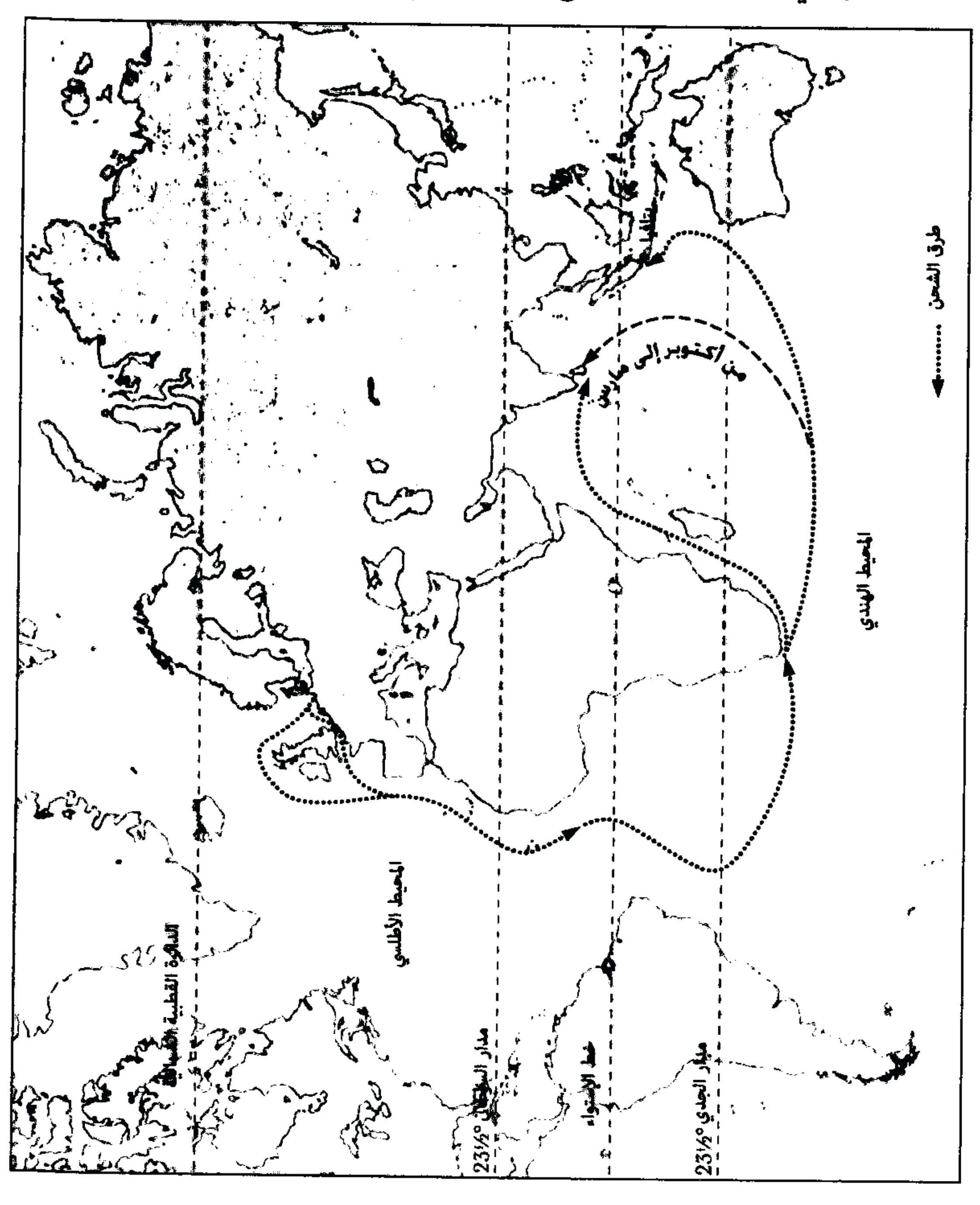
(**) إذ نجحت القوات البرتغالية في رد القوات الهولندية في معارك دارت على الأرض. [المترجم].

(VOC) ما كانت تحجم عن استخدام أقسى أساليب العنف معه. وللمحافظة على بقاء الأسعار في السوق الأوروبية في مستوى مرتفع درجت الشركة على اغتيال المنتجين أو على فرض العبودية عليهم، بل درجت أيضا على إلحاق الدمار الكامل بجزء من وسائل الإنتاج.

واستخدمت شركة الهند الشرقية الهولندية كل ما لديها من إمكانات من أجل اقتحام منظومة القواعد العسكرية التي شيدتها البرتغال في الهند. وكان الأمر يتعلق بالسيطرة على تجارة جوز الطيب المنتج في سيلان، في الإقليم الذي جرى الاستيلاء عليه كليةً ابتداء من العام 1658، وعلى احتكار تصريف منسوجات إقليم البنغال وساحل كورومانديل (Korkmandelküste)(*). فالمنسوجات القطنية والحريرية، على وجه الخصوص، أزاحت في نهايات القرن السابع عشر الفلفل من الواجهة وسلبته مكان الصدارة في التجارة التي ترعاها شركة الهند الشرقية الهولندية[18]. وكانت المتاجرة مع اليابان تدر أرباحا معتبرة. وعليه لا غرو في أن ينتقل الهولنديون في العام 1641 من هيرادو (Hirado) إلى ديبما (Deshima) وناغازاكي (Nagasaki)، بعدما حظروا، بنحو لا لبس فيه ولا هوادة، على البرتغاليين ممارسة النشاط التجاري هناك. وهكذا أخذت شركة الهند الشرقية الهولندية، من ذلك الوقت فصاعدا، تصدر إلى اليابان الحرير والأخشاب والسكر، وتستورد من هناك كل أنواع المعادن النفيسة التي كانت تحتاج إليها لتمويل مشترياتها في الهند وفي أرخبيل إندونيسيا: أي مشترياتها من الفضة والنحاس والمسكوكات الذهبية (Die goldenen Kopangs)[19]. ولم يدم الأمر طويلا حتى أسفر حظر تصدير الفضة في العام 1668 وتدهور مجمل تجارة اليابان أيضا عن تراجع مخزون شركة الهند الشرقية الهولندية من الفضة الآسيوية. وعلى خلفية هذه التطورات تحولت الشركة، وبنحو متصاعد، إلى استيراد الفضة من أوروبا. وبما أن التجارة الأوروبية-الآسيوية أضحت تنمو بنحو مطرد، ولما كان طلب الأوروبيين على المنسوجات والسلع الجديدة، أعني سلعا من قبيل القهوة والشاي، فقد بات يسجل ارتفاعات ملحوظة، وفيما صار الحصول على هذه السلع من آسيا يستوجب مقايضتها بالفضة فقط فقد شكّل ذلك استنزافا دائما لتجارة المعادن النفيسة.

(*) الواقع في الجنوب الشرقي من الهند. [المترجم].

وتجدر الإشارة إلى أن معرفتنا بالأرباح التي جنتها هولندا من تجارتها مع آسيا أفضل بكثير من معرفتنا بالأرباح التي جنتها في جميع المجالات التجارية الأخرى، بفضل السجلات المحاسبية التي تتسم بأنها غاية في الدقة، والتي خلفتها وراءها شركة الهند الشرقية الهولندية. فمن هذه السجلات يتبين بوضوح أن العوائد المتحققة من خلال بيع السلع في المزادات العلنية في هولندا قد بلغت ثلاثة أضعاف أسعار الشراء في آسيا. بيد أن الوضع تغير كلية في القرن الثامن عشر بسبب تراجع



الخريطة (12): مسالك رحلات السفن المتجهة من الأراضي المنخفضة إلى آسيا

هامش الربح وارتفاع تكاليف الاستثمار. وعلى خلفية هذه التطورات أخذت شركة الهند الشرقية الهولندية تسجل خسائر معتبرة، خاصة أنها كانت تدفع عوائد أسهم عالية نسبيا تصل إلى 36 في المائة[20]. ولقد أغدقت الصفقات الآسيوية خيرا وفيرا على أصحاب الأسهم، من جراء العوائد الكبيرة التي كانوا يحصلون عليها، وعلى التجارة الهولندية التي كانت تعيد تصدير السلع الآسيوية إلى الأسواق الأوروبية أو الأمريكية. وعليه نشط كبار تجار أمستردام، أعني تجارا مثل جيرينت بيكر (Gerrit Bicker)، وجيرينت رينست (Gerrit Reynst)، في ممارسة التجارة مع الهند الغربية والهند الشرقية. فضلا عن هذا أتاحت المتاجرة مع غرب الهند لكثير من موظفي شركة الهند الشرقية الهولندية الفرصةَ المناسبة للارتقاء إلى مراتب اجتماعية متقدمة، على فرض أنهم نجوا من المخاطر التي كانت تحدق بتنقلاتهم البحرية المرهقة والطويلة، وأنهم لم يلقوا حتفهم من جراء إقامتهم في المناطق الاستوائية.

وفي سياق رحلاتهم إلى الهند الشرقية كثيرا ما كان موظفو شركة الهند الشرقية الهولندية يلتقون بملاحي سفن الجنك الصينية (Dachunken). وكان للتجار الأوروبيين وللتجار المحليين المتحدرين من أقاليم جنوب شرقي آسيا حضور مشهود في الهند الشرقية. وينطبق الأمر نفسه على العساكر والمستعبدين، علما أن الهولنديين كانوا يشكلون أقلية في هذا الجزء من الهند. (راجع الجدول الرقم 1).

وكان المستوطنون الهولنديون خليطا يتكون من موظفي الشركة ومن أفراد يُطلق عليهم لقب «المواطنون الأحرار». وغالبا ما كان هؤلاء المواطنون الأحرار يقدمون خدمات جليلة للمجتمع، وذلك إما من خلال ممارستهم الأعمال التجارية وإما من خلال مشاركتهم في المهمات العسكرية. وفي كثير من الأحيان كان الرجال [الهولنديون] يعاشرون جواري محليات. على صعيد آخر ومع مرور الأيام أقبل الهولنديون على الزواج من نساء أوراسيات (Eurasierinnen)(*) أو من نساء يتحدرن من أقاليم أخرى من آسيا. وكان الصينيون قد سبقوا الهولنديين من حيث الإقامة في بتافيا، في المدينة التي ستسمى فيما بعد جاكرتا: العاصمة الإندونيسية الحالية. من ناحية أخرى هاجر حرفيون صينيون أيضا إلى الهند الشرقية. كما

(*)من آباء أوروبيين وأمهات آسيويات. [المترجم].

كان هناك ملاك أراضٍ صينيون يمتهنون إنتاج السكر. وكان هناك الماردیجكر (Mardijker) الذين هم أحفاد مستعبدون، أعتقهم البرتغاليون بعدما تنصّروا وسمّوا أنفسهم أسماء برتغالية وباتوا يتحدثون البرتغالية. وتبنى البعض منهم أسماء هولندية في سياق إعلان تنصرهم. واستعان الهولنديون في حملاتهم العسكرية بمجندين يتحدرون من جزيرة بالي بالإضافة إلى الملايويين، أي المسلمين الذين كانوا يمتهنون التجارة ويتقنون الملاحة البحرية. ومن حقائق الأمور أن الهولنديين والصينيين وأحفاد المسترَقين المعتوقين (الماردیجكر)، كانوا، مثلهم في ذلك مثل الملايويين ورعايا جزيرة بالي، يتدافعون جميعا بلا هوادة إلى المتاجرة بالمستعبدين. ودرج هؤلاء التجار على شراء المستعبدين في أقاليم المحيط الأطلسي وفي أرخبيل إندونيسيا؛ لينقلوهم بواسطة السفن الشراعية إلى أسواق النخاسة المنتشرة في بتافيا على وجه الخصوص[21]. بيد أن المتاجرة بالرقيق لم تكن محصورة في هذه الأقاليم فقط، ففي قواعد عسكرية أخرى تتبع شركة الهند الشرقية الهولندية تشير أسماء الرقيق المتداولة في رأس الرجاء الصالح مثلا، أعني أسماء من قبيل روزتا البنغالية أو بيتر ماكازار، إلى أوطانهم الأصلية.

ونتيجة لتأسيس بتافيا والتوسع في إعمارها، وعلى خلفية إنشاء شبكة من القواعد العسكرية التابعة لشركة الهند الشرقية الهولندية موزعة على طول شواطئ المحيط الهندي، طرأ تحول كبير على دور ملقا، حيث كان البرتغاليون يتطلعون إلى أن تتحول إلى مركز تجاري عظيم بيد أن احتلالها أدى إلى تحولات تجارية واسعة الأبعاد. ونجح التجار المسلمون في تحاشي تداعيات هذا التحول، فآثروا الاستقرار في مرافئ سومطرة وجاوة، بينما فضل التجار الصينيون الإقامة في إقليم فوجيان (Fujian) وفطاني (Patani) (أو باتاني) وسيام (Siam)، التي هي تايلاند الحالية. علاوة على هذا تطورت مانيلا إلى مركز مهم للشحن والتفريغ؛ وذلك لأن الصينيين أخذوا يستخدمون هذا المرفأ - المطل على المحيط الهادئ - لتسلم الفضة الآتية إليهم من أمريكا. وخلال حقبة الاستعمار البرتغالي تعرضت ملقا نفسها لكثير من التغيرات. فهي أمست كاثوليكية الديانة، وصارت مدينة أوراسية تتحدث البرتغالية. وعلى رغم تدهور أهميتها الاقتصادية فإن الهولنديين واصلوا اعتبار ملقا خصما

الجدول (1): الانتماءات العرقية في جزيرة باتافيا في العام 1679[22]

الانتماء العرقي	العدد	النسبة المئوية
هولنديون	2227	7,0
أوراسيون	760	2,4
صينيون	3220	10,0
مارديجكور	5348	17,0
جاويون (أي من جاوة)	1391	4,3
ملايويُون	1049	3,3
باليوُن (أي من بالي)	1364	4,2
مسترَقُون	16695	51,8
المجموع	32054	100,0

يؤخذ في الحسبان. ومهما يكن من شيء فقد خاض الهولنديون خلال العام 1641 بضعة اشتباكات مع البرتغاليين، تمهيدا لاحتلال ملقا. وعلى رغم أن الهولنديين تحملوا اللغة البرتغالية، وتسامحوا مع المذهب الكاثوليكي، رغبة منهم في تجاوز تداعيات الحصار الطويل من جهة، ولاهتمامهم بتحفيز الانتعاش الاقتصادي من جهة أخرى، فإن تحويل ملقا إلى مستودع هولندي يسد حاجات أسواق الهند، وقلعةٍ ذات أهمية استراتيجية، استغرق زمنا ليس بالقصير في واقع الحال[23]. ولاتزال ملقا تمارس دورا في الوعي الجمعي - بفضل ما فيها من فنون معمارية متقنة، من قبيل مبنى البلدية وكثير من اللوحات الفنية والنصب المنحوتة - التي شاهدها الإنجليز بأم أعينهم، حينما استولوا على جاكرتا في العام 1795، وعلى ممتلكات شركة الهند الشرقية الهولندية (VOC) في أقاليم أخرى. بيد أنهم ركزوا سلطانهم وإمكاناتهم التجارية على بينانغ (Penang) وسنغافورة.



الصورة (6): قلعة بتافيا ومدينتها في العام 1681

وعقب تأسيسها في العام 1600 شرعت شركة الهند الشرقية البريطانية (EIC) في الحال في تسليح سفنها وتشييد قواعد خاصة بالوكالات التابعة لها. وأنشأت القاعدة الأولى في جاوة، حيث أجاز سلطان الإقليم للإنجليز تأسيس وكالة خاصة بهم. ومن ثم أُسس مزيد من الوكالات في سلطنة المغول الهندية، وعلى وجه الخصوص في سورات (Surat) وفي ماسوليباتنام (Masulipatam) المطلة على ساحل كوروماندیل (Korkmandelküste) في جنوب الهند. ونجحت شركة الهند الشرقية البريطانية، في الحصول من نایاق (Nayak)(*)، من حاكم مملكة فيغاياناغازا (Vijanagara)، على حق تشييد حصن وقلعة في مدينة مدراس، التي ستتطور لاحقا إلى مرفأ آمن وقاعدة مهمة بالنسبة إلى المتاجرة مع جنوب الهند. ومن خلال الاتحاد، الذي جعل الإنجليز والإمبراطورية

(*) أي بطل باللغة الهندية. [المترجم].

الصفوية يقفون صفا واحد، استطاع الإنجليز في العام 1622م أن يضيفوا إلى النجاحات التي حققوها حتى تلك الأيام، طردَ البرتغاليين من مضيق هرمز وتأسيس قاعدة عسكرية هناك وتكديس عوائد مالية، درتها عليهم الضرائب الجمركية المحلية.

وإذا كان الهولنديون قد طردوا الإنجليز من [الجزيرتين الإندونيسيتين] جاوة وأمبون (Ambon) بقوة السلاح، فإن الإنجليز استطاعوا أن يحصلوا على قواعد جديدة. فمن خلال استيلائهم على حصن كورمانتين (Fort Cormantine) المطل على ساحل الذهب الأفريقي [في غانا]، وجزيرة سانت هيلينا في المحيط الأطلسي، التي احتلوها بنحو دائم ابتداء من العام 1673م، نفّذ الإنجليز ما نفّذه الهولنديون في رأس الرجاء الصالح (منذ العام 1651م)، وشيّدوا أيضا محطات تموين ومؤونة تخدم السفن المبحرة إلى آسيا والعالم الجديد. وكما طنجة [في شمال أفريقيا] تحولت بومباي أيضا إلى محطة مكلّفة بتنفيذ المهمات التي تنفذها المحطات المذكورة آنفا. ولا تفوتنا الإشارة هنا إلى أن بومباي هو المهر الذي قدمته كاثرين من براغانزا (Katharina von Braganza) حينما عُقد قرانها على الملك [الإنجليزي] تشارلز الثاني (Charles II). وعلى الرغم من أن المعاصرين لتلك الأحداث لم يستوعبوا أهمية هذه «الجزيرة الصغيرة البائسة» - كما وصفها وقتذاك الكاتب وموظف الدولة الرفيع صموئيل بيبس (Samuel Pepys) - فإن شركة الهند الشرقية البريطانية حصلت من جراء احتلال هذا الميناء على قاعدة مستديمة تبشر بإحراز مزيد من التوسع. على صعيد آخر زودت شركة الهند الشرقية البريطانية بومباي ومدراس بهياكل إدارية ومؤسسات قضائية، الأمر الذي كرّس سلطان الشركة في داخل المستوطنات. وهكذا باتت تنقلات الولاة والعساكر ورجال الدين والمستوطنين والتجار والسجناء وجموع المستعبدين من مكان إلى آخر أمرا يسيرا، بفضل توحيد القوانين[24].

وما خلا الوكالات التابعة رسميا لشركة الهند الشرقية البريطانية، فإن معظم الأنشطة التجارية الإنجليزية في منطقة المحيط الهندي، كانت تحدث بواسطة تجار يعملون لحسابهم الخاص ويتبعون الشركة من الناحية الرسمية. من هنا كان من الطبيعي أن يُراكم حاكم ولاية مدراس إليهو ييل (Elihu Yale) خلال

زمن قصير، ثروة عظيمة بلغت 200 ألف جنيه كان قد تبرع بجزء منها في العام 1716م، لكلية كونيتيكت (Connecticut) التي ستسمى لاحقا باسمه: «كلية ييل» (Yale College). وقطعت التجارة الإنجليزية مع إقليم البنغال(*) خطواتها الأولى، على مستويات فردية، إذ إنها تركزت في بادئ أمرها على مرفأي هوغلي (Hugli) وبالاسور (Balasore)؛ لكنها تحولت تدريجيا صوب كلكتا (Kalkutta)، المدينة التي ستغدو مركز التقاء ونقطة اتصال الإنجليز.

وفي هذا السياق نود الإشارة إلى أن سفن التجار الإنجليز، كانت تنقل إلى أقاليم الخليج العربي والبحر الأحمر أقمشة تعود إلى تجار هنود يتحدرون من مدينة البنغال وسورات. بيد أن التجارة الإنجليزية ما كانت تقتصر على شبه القارة الهندية فقط، بل هي كانت تعبر خليج البنغال بغية الوصول إلى باغو (Pegu) (في بورما) وبوكيت (Phuket) (في تايلاند) وآتشيه (Aceh) (في إندونيسيا) وأيوتثايا (Ayutthaya) (في تايلاند). كما دأبت هذه السفن على الإبحار صوب مانيلا في الفلبين وإلى مدينة كانتون في الصين. علما بأن بوادر ازدهار تجارة الصين كانت قد لاحت في الأفق بعد العام 1760م.

في غضون هذه الحقبة كانت شركة الهند الشرقية البريطانية (EIC)، قد أضحت هي الآمر الناهي في البنغال. من ناحية أخرى، كانت علاقاتها بالسكان المحليين وبالتجار الإنجليز العاملين لحسابهم الخاص، قد أسهمت بنحو قوي في زيادة هامش الربح الذي تتقاضاه هذه الشركة. وشكّل أفيون البنغال وقطن بومباي الأساس الذي أسفر عن ارتفاع قيمة الصادرات إلى الصين. وكانت المتاجرة بهاتين السلعتين في مقدمة العوامل التي تركت بصماتها على حركة السفن الإنجليزية في المحيط الهندي وفي بحر الصين الجنوبي. وفيما تراجعت أهمية مدراس، نجحت السفن الآتية من كلكتا وبومباي في أن تحتكر لنفسها الجزء الأعظم من التجارة. في غضون ذلك، استطاعت هذه السفن الاحتيال بنحو متصاعد على احتكار شركة الهند الشرقية الهولندية لنفسها حق المتاجرة مع أقاليم جنوب شرقي آسيا. وكانت هذه السفن تلتقي التجارَ الصينيين في آتشيه

(*) الواقع في القسم الشرقي من شبه القارة الهندية، أي بنغلادش الحالية. [المترجم].

وأيوتثايا، وذلك لبيعهم بضائع مستوردة من أقاليم المحيط الهندي، من قبيل الأفيون والأقمشة والأرز والعبيد. وكان الشاي هو السلعة الرئيسة في التجارة الصينية. وكان التجار يشترون هذا الشاي إما من سفن الجنك (Dschunken) مباشرة، وإما وبنحو متزايد من أسواق كانتون، أي من أسواق المدينة التي كانت سوقا للأقمشة القطنية الآتية من بومباي والأفيون المستورد من البنغال[25].

ولم تفلح أمم أخرى في مقاومة إغراءات الأرباح العظيمة. وعليه بدأ بضعة تجار فرنسيين العمل في الإقليم قبل أن تؤسس فرنسا - في العام 1719م - شركة الهند Compangie des Indes، وذلك باعتبارها مؤسسة مختصة بالمتاجرة مع غرب الهند وشرقها.

وعلى رغم أن الشركة كانت جزءا من مؤسسة ضمت عديدا من شركاتٍ أسسها جون لو (John Law) لتكون وسيلة تسهم في تمويل نفقات الدولة (أو لنقل في خفض مديونية الدولة)، فإن هذه الشركة «العملاقة» تورطت، في وقت مبكر نسبيا في العام 1720م، في عمليات مضاربة أوصلتها إلى حافة الإفلاس. واستردت الشركة أنفاسها في عشرينيات القرن الثامن عشر، وعادت تمارس نشاطاتها السابقة، وأخذت تنظم رحلات بحرية إلى بونديشيري (Pondicherrry) [الهندية]. بيد أن موظفي الشركة حققوا لأنفسهم أعظم الأرباح، وذلك من خلال عملهم لحسابهم الخاص. وعلى رغم هذا كله الملاحظ هو أن بونديشيري ارتقت، حتى العام 1954م، إلى منزلة وكالة فرنسية دائمة.

وأسبغ جوزيف دوبلكس على التجارة الفرنسية في الهند دفعة جوهرية. إذ أسس في العام 1731م وكالة في تشاندرناغور وتعاون وعمل مع هولنديين وموظفين سابقين في شركة الهند الشرقية النمساوية ومع تجار محليين. وبفضل تعاونهم هذا استثمروا أموالا معتبرة في الصفقات التجارية وفي الملاحة البحرية، وكان زبائنها من التجار وخصوصا الأرمن والمسلمين يتطلعون إلى النهوض بخدمات الشحن البحري. وكانت مراكب دوبلكس تبحر إلى سورات والبصرة [في العراق] وإلى جزر المالديف (Malediven) وشرق أفريقيا وشبه الجزيرة العربية وإلى آتشيه وكانتون أيضا.

بيد أن النشاطات الفرنسية في المحيط الهندي عانت الأمرّين من الصراعات العالمية مع إنجلترا (بريطانيا العظمى)، أعني الصراعات التي دارت مع بريطانيا

العظمى، ليس في أوروبا وأمريكا الشمالية فقط، بل منذ أربعينيات القرن الثامن عشر في شبه القارة الهندية أيضا. وفي نهاية القرن المذكور كان الخط التجاري الرابط بونديشيري بجزر موريشيوس هو الخط التجاري الوحيد الصالح للاستخدام[26].

2 - الفضة مقابل القطن

تصدرت سلعتان قائمة السلع التي ربطت المحيط الهندي بالبحار الأخرى: المعادن النفيسة والأقمشة. وكانت الفضة الآتية من أواسط أوروبا ومن العالم الجديد [القارة الأمريكية]، فيما بعد، هي على وجه الخصوص العامل الذي مكّن الأوروبيين من توسيع دائرة نشاطهم التجاري في ومع آسيا، وذلك لأن المنتجات الأوروبية (إذا ما استثنينا المنتجات المصنوعة من النحاس الأحمر والنحاس الأصفر والأسلحة المختلفة) كانت قبل ذلك الزمن تواجه طلبا متواضعا في آسيا. وللتدليل على هذا التطور الجديد يكفي أن نشير إلى أن نحو 80 في المائة من الصادرات الإنجليزية اشتمل بين العامين 1660 و1720م على معادن نفيسة، كان بعضها يتكون من مسكوكات ذهبية وبعضها الآخر من معادن عادية لا علاقة لها بالعملات المسكوكة. وعلى الصعيد نفسه، شكلت [المعادن النفيسة] في كثير من الأحيان نحو 90 في المائة من إجمالي صادرات شركة الهند الشرقية الهولندية.

وكانت المعادن النفيسة تصل إلى المحيط الهندي من خلال ثلاثة خطوط: أولا: عبر البحر المتوسط وشبه الجزيرة العربية وعبر البحر الأحمر أو بالأحرى عبر الخليج العربي، وثانيا: عبر المحيط الأطلسي مرورا برأس الرجاء الصالح، وثالثا: من خلال خط ينطلق من المكسيك وبيرو، ويتماهى مع الخط، الذي تسلكه السفن الشراعية المسماة Manila-Galeonen(*). وفيما مارس التجار الهنود دورا مهما في نقل السلع عبر الشرق الأوسط، تولت الشركات التجارية الأوروبية نقل معادنها النفيسة في سفن تبحر من حول رأس الرجاء الصالح في الأحوال العادية.

وهكذا وبفضل الإحصائيات التجارية الهولندية والإنجليزية صارت لدينا بيانات دقيقة عن نقل المعادن النفيسة عبر خط رأس الرجاء الصالح، وتقديرات مختلفة

(*) أي السفن التي تولت ربط أجزاء إسبانيا الجديدة الممتدة من أمريكا الشمالية والبحر الكاريبي وحتى مانيلا في الفلبين. [المترجم].

من المحتمل أن تكون دقيقة في تناولها لحركة السفن في المحيط الهادئ. وعلى النقيض من هذا فإن معلوماتنا عن السلع التي نقلت عبر البحر الأحمر والخليج العربي بنحو ‏فردي، لا تتسم بالدقة ومن الصعوبة بمكان التكهن بكمياتها.

على صعيد آخر أدى ازدهار التجارة السلعية - مع الصين بنحو مخصوص - دورا رئيسا في تعاظم تدفق الفضة في نهايات القرن الثامن عشر. فيما مارست الهند دورا محوريا في المتاجرة بالأقمشة بين الأقاليم المطلة على الأطلسي وعلى المحيط الهندي وبحر الصين الجنوبي والمحيط الهادئ. وتجدر الإشارة إلى أن المنسوجات الصوفية الآتية من ساحل كوروманديل (Korkmandelküste) [الجنوب الشرقي من الهند] ومن إقليم البنغال(*) ومن كجرات(**)، قد كان لها القسط الأوفر في هذه النشاطات. وبفضل ازدياد الطلب على المنسوجات الهندية في أرخبيل (في جزر) إندونيسيا وفي شبه جزيرة ملايو(***) وفي تايلاند وبورما وعلى شواطئ البحر الأحمر وشواطئ الخليج العربي وفي شرقي أفريقيا، استطاعت صناعة الأنسجة الهندية أن تحافظ على أعلى مستويات الإنتاج والتشغيل. وإلى أن أصبح في الإمكان تحويل القطن الخام إلى سلع قابلة للتسويق، كان لزاما إنجاز عمليات مهمة في مجال تقسيم العمل. فمئات آلاف النساء كن يسهرن على غزل الخيوط القطنية لسد حاجة نساجين درجوا على بيع منتجاتهم إلى تجار الجملة، أي إلى تجار كانوا على اتصال وثيق بورش عمل متخصصة بتبييض (bleaching) الأقمشة، وتلوينها وتطريزها وزخرفتها. وعموما وبقدر تعلق الأمر بإتقان هذه المهارات والتقنيات، ومن دون شك - حتى المراحل المتأخرة من القرن الثامن عشر - تفوق الحرفيون الهنود على الأوروبيين، باعتبار أنهم قطعوا مراحل متقدمة في تطوير هذه التقنيات وفي ابتكار أساليب إنتاجية متميزة. بيد أن الأوروبيين وكذلك التجار الهنود الناشطون في مجال التصدير، ما كان لهم تأثير مباشر في الإنتاج. بل كان السماسرة المحليون هم الذين يمارسون هذا التأثير، فهم كانوا يشترون من النساجين والصباغين منتجاتهم محاولين في الوقت ذاته ترك بصماتهم وتصوراتهم على الإنتاج، وساعين إلى أن تلبي المنتجات حاجة المصدرين. ولزيادة الإنتاج لم يكن ثمة مفر

(*) الواقع في القسم الشرقي من شبه القارة الهندية. [المترجم].

(**) الولاية الهندية الواقعة في شمال غرب القارة الهندية. [المترجم]

(***)هي الإقليم الغربي من الاتحاد الماليزي. [المترجم].

من زيادة الأيدي العاملة. وبطبيعة الحال كانت الشركات التجارية الأوروبية تطلب ود هؤلاء السماسرة حفاظا على وجودها في أسواق العالم المختلفة. وكان موظفو الشركات أعني سماسرة وتجار الشركات، يعملون بالتعاون مع السماسرة والتجار المحليين. فالطلب على الأنواع المختلفة من الأقمشة لم يطرأ عليه تحول ذو بال بعد وصول الأوروبيين. فاليابان وجنوب شرقي آسيا وشرق أفريقيا والدولة الصفوية والإمبراطورية العثمانية، استمرت تنشد الحصول على سلع عالية الجودة، وسلع مخططة، وملونة، ومطرزة بمهارة، وبذوق متميز. وخلافا للسلع التي استهوت قلوب سكان هذه الأقاليم والممالك، درج المستهلكون الأوروبيون مع مرور الأيام على طلب أقمشة قطنية أقل زينة وزخرفة وأرخص ثمنا، ودرجوا على طلب أقمشة لم يستوجب إنتاجها بذل جهود مكلفة ومهارات استثنائية. وفي القرن الثامن عشر، شرع الأوروبيون يصدِّرون أقمشة قطنية بيضاء اللون صُنعت في ورش العمل الأوروبية. والجدير بالملاحظة هو أن أقاليم غرب أفريقيا كانت تنتج الأقمشة أيضا. غير أن المستهلكين هناك كانوا يميلون إلى شراء أقمشة إما مصبوغة باللون النيلي أي مصبوغة بالصباغ الأزرق المستخرج من أوراق نبات النيل، وإما مخططة كرقعة الشطرنج باللونين الأحمر والأزرق[27].

وعموما كان الإنتاج يتأثر بعوامل كثيرة ذات طابع محلي وإقليمي ودولي. وللتدليل على تأثير هذه العوامل يمكننا الإشارة إلى أن التجار ورجال الأعمال في كجرات كانوا عظيمي الاهتمام بضرورة أن يلبي إنتاج «نساجيهم» أذواق المستهلكين في شبه جزيرة العرب والقاطنين على ضفاف الخليج العربي من ناحية، وأذواق سكان بنتن (Banaten)، وآتشيه (Aceh) من ناحية أخرى، وذلك لأن سداد فواتير واردات التوابل وخشب الصندل والقصدير من الجزر الإندونيسية كان يفرض تصدير الفضة والمنسوجات إلى هذه الجزر. كما درجت البنغال على تصدير المواد الغذائية والحرير الخام والقماش الموصلي (Musselin) فاخر الجودة إلى سورات، واستيراد التبغ والقطن الخام في المقابل. ومع وصول الأوروبيين أخذت تجارة البنغال الداخلية توجه أنظارها صوب البحر. إذ أصبح الأوروبيون الشريك التجاري الرئيس وراحوا يعززون إنتاج النسيج في البنغال، أي أعطوا دفعة قوية للإنتاج، الذي كان - فيما مضى من الزمن - متواضع الأهمية مقارنة بإنتاج كجرات (Gujarat) وإنتاج البلدان المطلة على ساحل كوروماندیل (Korkmandelküste)[28].

وخلال القرن الثامن عشر شجع البريطانيون السكان المحليين على التوسع في إنتاج الأفيون، لاسيما أن إنتاج الأفيون كان يرتبط ارتباطا وثيقا بالمتاجرة بالشاي. على صعيد آخر أفضى الشاي إلى تغيرات جوهرية في هياكل التجارة والإنتاج في المحيط الهندي، وجعل من المدينة الصينية كانتون (Kanton) أهم ميناء من وجهة نظر الأوروبيين أولا والأمريكان لاحقا. فالطلب على الشاي كان من الصعوبة بمكان إشباعه. ففي حدود العام 1800م، استهلك المواطن البريطاني 2,5 رطل شاي سنويا. ولتحلية شراب الشاي احتاج الفرد الواحد من البريطانيين إلى 17 رطلا من السكر. وتعين تسديد فاتورة الواردات من الشاي والسكر إما من خلال الفضة، وإما الأسلحة، وإما من خلال الأفيون. من هنا لا غرو أن تخصص الشركات التجارية الأوروبية الجزء الأعظم من حمولة سفنها التجارية لتوفير الشاي. ولأن شركة الهند الشرقية الهولندية (VOC) كانت قد درجت، خلال زمن طويل، على الإبحار مرورا ببتافيا (Batavia)، لذا كان في وسعها توفير أنواع من الشاي زهيدة الثمن. وعلى خلفية هذه الحقائق لا عجب أن تعجز هذه الشركة، عن مواصلة إشباع الطلب المتنامي بوتائر متزايدة. وتماشيا مع هذه التطورات استحدث المديرون التنفيذيون في هذه الشركات الساهرة على تسيير السفن إلى الصين، خطا ملاحيا جديدا يربط أمستردام بمدينة كانتون مباشرة. وعلى وقع هذه التدابير، نجحت هذه الشركات في أن تبقى حصتها تتراوح في حدود 20 في المائة، علما بأن شركة الهند الشرقية (EIC)(*)، كانت قد تولت إشباع ثلث الطلب على الشاي. علاوة على ذلك، تولت مراكب أمم أخرى نقل كميات متواضعة من الشاي إلى إنجلترا. وتجدر الإشارة إلى أن جميع هذه الشركات كانت تستخدم مدينة كانتون مركزا لوكالاتها التجارية[29].

3 - السلالات التجارية وطبيعة الحياة في عرض البحار

في الحقب المبكرة من العصر الحديث، شهد المحيط الهندي تزايدا ملحوظا في حركة النقل البحري. فالخطوط الملاحية التي ربطت، منذ أمد طويل، الشرقَ

(*)لاحظ أن شركة الهند الشرقية (East India Company) المسماة اختصارا EIC قد كانت الشركة الأقدم من بين العديد من شركات الهند الشرقية الأوروبية. [المترجم].

الأوسط بالهند والصين شهدت في هذه الحقب المبكرة تكثيفا جوهريا. فتجار وملاحون ومجندون وسفراء وقناصل وحجاج ومستعبَدون، درجوا جميعا على استخدام السفن للتنقل عبر بحار العالم. وفي المحيط الهندي أسفر التوسع الكبير في التجارة البحرية عن بعث الحياة في موانئ قديمة، وشجع في الوقت ذاته على استحداث مراكز تجارية جديدة. وأنعمت هذه التطورات على سكان المدن الساحلية خيرا وفيرا. وشاركهم في هذا الخير النازحون من داخل البلاد، ومن مناطق ريفية نائية، فهؤلاء أيضا كانوا يتمنون المشاركة في الازدهار الاقتصادي، ويتطلعون إلى كسب شيء من الرفاهية[30].

وكان الأوروبيون الذين حطوا الرحال في هذه الأقاليم، ينشطون في آسيا في داخل شبكة تجارية تهيمن عليها عائلات محلية. علما بأن التجار في سورات على سبيل المثال، ما كانوا يعملون مصدرين ومستوردين وأصحاب سفن فقط، بل كانوا يقدمون أنفسهم إلى الأوروبيين باعتبارهم سماسرة ووكلاء وعملاء يعملون في خدمتهم. ويمكن الإشارة في هذا السياق إلى آل باريخ (Parekh)، الأسرة التي عملت طوال أجيال كثيرة في خدمة الشركة الإنجليزية المقيمة في سورات. وفي حدود منتصف القرن الثامن عشر بدأ جاغاناث لاداس باريخ (Jagannath Laldas Parekh) باستيراد بضائع إنجليزية، وبات يهيئ السلع الهندية والمنسوجات المحلية على سبيل المثال لتمكين الشركة الإنجليزية من تصديرها. ولتلبية تلك الالتزامات استخدم باريخ كثيرا من النساجين وأبرم عقودا مع عدد من الشركات الفرعية (Subunternehmen). واقتفى أبناؤه سيرة أبيهم في مجال نهجهم المهني. وبصفته واحدا من أغنى رجال الأعمال، كرس باريخ في خمسينيات القرن الثامن عشر الهيمنةَ الإنجليزية، ونجح في تعزيز سلطة أبنائه كصلة وصل بين الشركة [الإنجليزية] والتجارة والإنتاج الهنديين[31].

كما اتسعت شبكة تجار مدينة كجرات، فتمددت من بلاد فارس وحتى آتشيه (Aceh) (في الأرخبيل الإندونيسي). أما الشبكة الأخرى، أعني الشبكة التي حاك خيوطَها الأرمنيُّ المتحدر من جلفا الجديدة (Neu-Dschulfa) - من الحي التابع لمدينة أصفهان - فإننا لسنا في حاجة إلى التطرق إليها هنا، فقد تحدثنا عنه في الفصل الرابع [من هذا الكتاب]، وهو الفصل الذي خصصناه

للبحر المتوسط(32). المهم هنا، هو أن شبكة هذا التاجر الأرمني تجاوزت حدود الهند، فامتدت إلى المحيط الهندي وجنوب شرق آسيا.

وفي الهند كان الأوروبيون يكنون التقدير للأرمن ويغبطونهم في الوقت نفسه، وذلك لأن الأرمن كانوا قد نجحوا في اقتناء الأقمشة الهندية بسعر كان زهيدا بنحو لافت للنظر، وبسعر أدنى بكثير من السعر الذي كان يدفعه الإنجليز مثلا مقابل الأقمشة التي كانوا يحصلون عليها عبر الوسطاء العاملين في خدمتهم. من هنا كان من الطبيعي أن تبرم الشركة الإنجليزية، المرة تلو الأخرى، عقودا يتعهد فيها رجال الأعمال الأرمن بسد حاجات الشركة العاملة في البنغال. وعلى هذا النحو وفر وجود الأوروبيين في البنغال ووكالاتهم العاملة هناك فرصا جديدة، سرعان ما عرفت قيمتها وانفتح عليها رجال الأعمال العاملون في هوغلي (Hugli)(*) وكلكتا (Kalkutta) وفي قاسم بازار(Kasimbazar) أيضا. وكان الخواجة وجيد واحدا من القوم الذين أدوا دورا قياديا في الحياة الاقتصادية في البنغال في النصف الأول من القرن الثامن عشر. فهو لم يجمع ثروته من المتاجرة محليا بسلع من قبيل نترات البوتاسيوم (Salpeter) والملح والأفيون فقط، بل عمل أيضا في مجال المتاجرة مع ما وراء البحار، أو، وعلى وجه التخصيص في مجال تجاري امتد من البنغال إلى سورات وإلى الخليج العربي والبحر الأحمر.

وفي الوقت نفسه اهتم وجيد بنسج علاقات متينة مع فرنسيين وهولنديين وإنجليز، علما بأنه كان يتحكم بقسم كبير من تجارة فرنسا مع الهند؛ لأنه كان يحتكر لنفسه المتاجرة في الملح ونترات البوتاسيوم، التي كان يصدِّرها إلى عديد من الشركات الأوروبية.

فضلا على ذلك، أسس وجيد أسطولا بحريا تجاريا كانت مراكبه الشراعية تبحر من هوغلي إلى سورات محملة بالأرز والسكر والأقمشة والحرير، وتنقل وهي عائدة من سورات إلى هوغلي القطنَ الخام وماء الورد والمرجان واللوز والمصنوعات الخزفية. ولإدارة أعماله في كجرات، امتلك وجيد فرعا يعمل من سورات. بيد أن علاقاته الوثيقة بالفرنسيين كانت قذى في عيون البريطانيين، كانت تغضبهم وتسبب

(*) الواقعة في البنغال بالهند. [المترجم].

لهم الهموم والمتاعب. وحين احتلوا هوغلي في العام 1757م، أشعلوا النيران فيما لديه من مستودعات واستولوا في عديد من المرات على إحدى سفنه وذلك بحجة أن السفينة كانت ترفع إلى جوار الشراع علما فرنسيا. وقد أسفر ذلك عن نتائج وخيمة بالنسبة إلى وجيد؛ ولم يستطع مواصلة نشاطه الاقتصادي وخسر احتكاره للملح، وفقد دوره باعتباره موردا رئيسا للشركات التجارية الأوروبية[33].

والأمر الجدير بالملاحظة هو أن ارتقاء إحدى العائلات التجارية إلى منزلة أعلى، كثيرا ما كان يتبعه تدهور منزلة عائلة أو عائلات أخرى. وفي أغلب الأحيان كان تعرُّض هذا التاجر أو ذاك للإفلاس هو الواقعة التي كانت تسفر، في كثير من الأحيان، عن تنظيم ملفات غدت تمنح الباحثين الفرصة المناسبة للنظر في خفايا الحياة التجارية.

وينطبق الأمر ذاته على رجال الأعمال الأرمن أيضا القاطنين في بتافيا. فبالنسبة إلى هؤلاء أيضا، كان النجاح والفشل من جملة الأمور المتوقعة في كل حين، فلا النجاح كان أمرا مضمونا ولا الخسارة كانت حدثا مستبعدا. فوفق ما هو موثق في بروتوكول عملية مزاد علني يعود إلى العام 1798م، فإن رجل الأعمال الأرمني كوزوروب بيتروس (Cosorop Petrus) قد أفلسْ بعدما جمع ثروة كبيرة، درتها عليه نشاطاته التجارية. فبالإضافة إلى ما كان لديه من مخزون كبير من نبيذ ماديرا، تمتع بيتروس في داره بكل سبل العيش الرغد. ولكن لأن دوام الحال من المحال، اشترى مقتنياته في نهاية المطاف سكانُ بتافيا المتحدرون من أصول هولندية وصينية وإسلامية. وعلى ما يبدو استهدف مواطن صيني اسمه سيم تجمكو (Sim Tjimko)، تحف بيتروس. فهو لم يقتنِ منه خلال المزاد العلني لوحة فنية كبيرة فقط - لوحة هولندية وفق أغلب الظن - بل اقتنى أيضا مصابيح (لمبات) مصنوعة من النحاس وصحونا نحاسية مخصصة للبصاق، وسُرُرا وكراسيَّ وسُرُرا للأطفال ومناضد مختلفة. واشترى أفراد آخرون ساعات ثمينة جدا كانت تزين الدواليب الزجاجية. ومن هذه الأمثلة البسيطة يتبين لنا أن ثقافة رجال الأعمال المقيمين في الشتات قد تغلبت على الحدود العرقية والاجتماعية.

وفي جنوب شرقي آسيا على وجه الخصوص درج التجار المتحدرون من أصول مختلفة، على التكاتف والعمل بلا اعتبار للاختلافات العرقية. وشكل الصينيون

كبرى هذه الجماعات، علما بأنهم كانوا منتشرين في كل البقاع والأصقاع. وانطلاقا من الموانئ والمرافئ، (وبواسطة الأنهار على وجه التحديد) طور الصينيون علاقات مع المنتجين في المناطق الريفية النائية، وراحوا يقتنون منهم السلع المطلوبة فيما وراء البحار. فعلى سبيل المثال درج الهولنديون على أن يقتنوا منهم الخزف والحرير، والشاي أيضا في وقت لاحق. أضف إلى هذا أن القسم الأكبر من الملاحة النهرية كانت تتولاه سفن الجنك الصينية، ليس في بتافيا فقط، بل في أيوتثايا (Ayutthaya) [في تايلاند الحالية]. واستعانت الجاليات الصينية المنتشرة بكثرة في ملقا وفي (هوي أن) (Hoi An) على سبيل المثال، بمدينة مانيلا لإقامة علاقات بالمحيط الهادئ[34]، وبأمريكا الإسبانية أيضا. وثابر التجار اليابانيون الذين كانوا يقيمون في أيوتثايا و(هوي أن) على استخدام أماكن إقامتهم وسيلةً لتصريف البضائع الصينية في اليابان، مستفيدين من حقيقة أن الملاحة البحرية اليابانية ما كانت تستطيع الإبحار في المياه الأجنبية بيسر، وذلك لعدم امتلاك ملاحيها وثائق سفر رسمية («جوازات سفر»)[35].

وعلى مدى قرون كثيرة من الزمن، مارس الهوكيون الصينيون (-Hokkien Chinesen) المتحدرون من فوجيان (Fujian) نفوذا عظيما على التجارة المارة في بحر الصين الجنوبي. وعلى رغم أن موظفي سلالة مينغ الحاكمة (Ming-Dynastie) قد حاولوا وضع قيود على الملاحة البحرية والتجارة، واصلت عشرات آلاف العائلات كسب سبل العيش من خلال الرحلات التجارية غير الشرعية بحجة زيارة أقارب يقطنون في بلدان أجنبية. وعاش الهوكيون الصينيون في جاوة على وجه الخصوص في كنف سكان جاوة المحليين وبين التجار المسلمين أيضا. بيد أن الحالة تغيرت خلال القرن السادس عشر، إذ حصلت سفن الجنك المملوكة من قبل الهوكيين الصينيين، على تصريحات رسمية تجيز لها المتاجرة مع جنوب شرقي آسيا ومع مانيلا أيضا. ودرجت سفن الجنك على الإبحار خلال احتفالات أعياد رأس السنة الصينية في يناير وفبراير. وكانت تصل إلى أهدافها في جنوب شرقي آسيا في خلال فترة تتراوح بين ثلاثة وأربعة أسابيع، وتعود إلى ديارها في مطلع يونيو. وخلافا للأوضاع التي كانت تعيق الملاحة في المحيط الهندي على مدى بضعة أشهر، وذلك لأن موانئ كثيرة كانت تُمسي غير صالحة للاستخدام بسبب هبوب الرياح الموسمية (Monsum) بالاتجاه غير

المناسب، كانت السفن تبحر في بحر الصين الجنوبي طوال السنة، وذلك لأن السواحل والجزر الكثيرة كانت تحميها من التعرض للمخاطر. بيد أن الأمر الذي تجدر الإشارة إليه في هذا السياق هو أن الأعاصير الموسمية (Taifune)(*) هي التي كانت تعرِّض الملاحة البحرية للمخاطر التي تحتم على البحارة والمسؤولين عن السفن التجارية التابعة لشركة الهند الشرقية (VOC) البقاء في ديارهم في مواسم التايفون[36].

وكانت الفضة الأمريكية نقطة جذب وقبلة الأنظار بالنسبة إلى التجارة الصينية. فبعد استقرارهم في مانيلا أحرز الصينيون قصب السبق في التجارة المحلية المحدودة الحجم وباتوا يزودون السكان المحليين والإسبان أيضا بالمواد الغذائية.

وفي بادئ الأمر، ركزت النشاطات التجارية في جاوة على بنتن (Banaten)، المدينة التي أمها التجار الجوالون الآتون من الإمبراطورية الصينية (Middle Kingdom)، إذ تشكلت شيئا فشيئا طائفة تجارية صينية تتولى سد احتياجات أرخبيل إندونيسيا.

وخلال الزمن السابق على وصول الأوروبيين كان الصينيون قد تولوا تزويد بنتن بجميع البضائع الضرورية في الحياة اليومية. وهكذا وبعد وصول البرتغاليين استبدل القوم سلعا صينية ثمينة، من قبيل الحرير والخزف بالفضة. بالإضافة إلى هذا وكما فعلت كجرات اهتم القوم بتصدير الفلفل الذي كان يُزرع بكثرة في جاوة وسومطرة.

وبعدما ثبتت شركة الهند الشرقية (VOC) أقدامها في بتافيا سيطر الهولنديون على التجارة بقوة السلاح. وأسفر هذا التطور تأسيس خط ملاحي تستخدمه سفن الجنك للإبحار من فوجيان إلى بتافيا بنحو مستمر. وإذا كان الصينيون قد درجوا على تصدير الحرير والخزف والسكر والمظلات الشمسية والورق بالدرجة الأولى، فإنهم ثابروا في بتافيا على إمداد السكان المحليين بالمعادن النفيسة وبالفلفل وبتوابل أخرى، وخشب الصندل وقرون الجاموس وأعشاش الطيور، وبالقصدير والأنسجة أيضا فيما بعد[37].

كما تولى رجال أعمال يتحدرون من الصين من إمبراطورية الوسط (Middle Kingdom)، دور وسطاء بين المؤسسات التجارية العالمية والمنتجين المحليين في

(*) التايفون هو إعصار موسمي يحدث في المناطق المناخية المدارية قرب خط الاستواء في غرب المحيط الهادئ والمحيط الهندي وخاصة في الفلبين. [المترجم].

جنوب شرقي آسيا. وللتدليل على هذا التطور يمكننا الاستشهاد بالطلاء (Lack) الذي كان من المحاصيل المنتشرة في جنوب شرقي آسيا، والذي كانت سوقه تنمو باطّراد بسبب الطلب الكبير عليه. وكان هذا الطلاء الطبيعي يتشكل حينما تعشش حشرات القمل على غصون أشجار تين الهند (Banyanbäume) مخلفة وراءها برازا صمغيا قرمزي اللون. وكان الحرفيون يجففون هذه المادة الصمغية ثم يطحنونها لتكون جاهزة للشحن بالسفن إلى الصين واليابان. وكان الحرفيون في الصين واليابان يستخدمون الطلاء لحفظ وتزيين أخشاب الخزانات (الدواليب) والصناديق والمظلات المنزلية وما إلى ذلك من أثاث منزلي. وكانت المنتجات الصينية واليابانية المنتجة في الصين واليابان تسوّق إلى البلدان الواقعة على شواطئ المحيط الهندي، ولأن هذه المنتجات كانت تتمتع بتقدير عالٍ في أوروبا على وجه الخصوص، ازداد الطلب عليها بوتيرة كبيرة جدا. وغني عن البيان أن ارتفاع الطلب على المنتجات المطلية قد أسفر بدوره عن ازدهار إنتاجها بنحو كبير[38].

وتبعا لذلك كانت تايوان وناغازاكي محطتين تستهدفهما سفن الجنك الصينية، علما بأن نحو سفينتين أو ثلاثا كانت تبحر بنحو دوري من بتافيا إلى اليابان. وبالتعاون مع أبناء جلدتهم المقيمين ليس في تايوان فقط بل في اليابان أيضا تولى الهوكيون الصينيون (Hokkien-Chinesen)، إدارة المتاجرة مع السكان المحليين في تايوان واليابان. من ناحية أخرى ولأن الهولنديين لم يعيروا الشاي الصيني اهتماما يذكر على مدى زمن طويل، نلاحظ أن الطلب على هذا الشاي قد بدأ يسجل شيئا من الارتفاع خلال وقت متأخر نسبيا، في نهايات القرن السابع عشر وبدايات القرن الثامن عشر.

وعلى الرغم من تعليق الملاحة البحرية كثيرا من المرات خلال القرن الثامن عشر، ظلت التنظيمات التجارية المدارة من قِبل الهوكيين الصينيين سليمة لا شائبة تشوبها، فالتنظيمات العاملة من ناغازاكي شرقا حتى ملقا غربا واصلت إدارة التجارة في هذا الحيز من العالم بكفاءة واقتدار. وأدت الروابط العائلية، والانتماءات العشائرية على وجه الخصوص، دورا عظيم الشأن في ذلك[39].

وتكاتف الصينيون والأوروبيون في أرخبيل إندونيسيا مع جماعات تتحدر من شعب الملايو المقيم في جزيرة سولاوسي (Sulawesi) ومع جماعة مسلمة تتحدر

من ساحل كوروماندیل تشير إليهم المصادر باسم تشوليا (Chulia). وعقب سقوط ملقا بيد البرتغاليين اضطرت هذه الجماعة المسلمة إلى الهجرة إلى إقليم جوهر (Johor) في ماليزيا الحالية وإقليم آتشيه (Aceh) (في إندونيسيا). وفي الوقت ذاته، وعلى الرغم من تبلور التطورات الجديدة، ظلت العلاقات بساحل الكوروماندیل سليمة، فهم(*) واظبوا على سد حاجة منتجي الأنسجة إلى السيولة النقدية والقروض. وركزوا على المتاجرة بسلع ما كان الأوروبيون يفقهون شيئا بخصائصها وأساليب تسويقها، ومن ثم لم يولوها أي اهتمام يذكر. وكمثال على هذه السلع يمكننا الإشارة إلى نخيل فوفل، أو فول كاتشيو(**)، الذي كان استعماله يدخل في الهند وجنوب شرقي آسيا في خانة الاستهلاك الترفيهي. والجدير بالذكر هو أن التجار المسلمين، أعني التشوليا (Chulia)، كانوا بارعين في التمييز بين أنواع ثمار نخيل فول كاتشيو، ومهيئين بنحو جيد لمعرفة الأنواع التي تلقى الاستحسان في المرافئ المختلفة. ففول كاتشيو الأحمر كان مرغوبا فيه لدى إقليم باغو (Bagu) الواقع في جنوب بورما، أي ميانمار الحالية. أما الفول الأبيض فإن الطلب عليه كان يكثر في الصين وفي الأقاليم المطلة على ساحل ماليبار (Malabarküste). كما أبدى التجار المسلمون (التشوليا) براعة كبيرة في المتاجرة بأفيال إقليم الملايو. وقد حاول الهولنديون والإنجليز اقتحام عالم هذه التجارة، بيد أنهم لم يكونوا يمتلكون الخبرة للتعامل الصحيح مع هذا الحيوان. ولهذه الأسباب وجدوا أنفسهم مجبرين على الاعتراف بأن رجال الأعمال الهنود يتفوقون عليهم، ليس في هذا المضمار فقط، بل في مجال التفاوض مع المنتجين المحليين أيضا[40].

كما تحولت ملقا، وقتذاك، إلى مركز يستقطب أعدادا كبيرة من تجار يتحدرون من أصول تاميلية. ومع أن الهولنديين حاولوا تمكين بتافيا من احتكار جل التجارة، فإن هذه الجهود ما كان لها تأثير يذكر في أهمية هذا الإقليم، إقليم بتافيا. فقد بقي ميناءً مهما يرسو فيه سنويا ما لا يقل عن سفينتين من سفن الجنك الآتية من إقليم أموي (Amoy)(***)، وعلى مدى زمن طويل لاحظ تجار من الملايو (,Malaien

---

(*) أي المسلمون. [المترجم].

(**) فوفل أو فول كاتشيو أو الحضض الهندي (Betel Nut Tree)، هو نبات من جنس الفول، يكثر في الهند وماليزيا وشرق أفريقيا، ويستخلص من الجوز مادة قابضة تستعمل في الطب. [المترجم].

(***) سابقا وشيامين (Xiamen) حاليا. [المترجم].

Malays) ومن جاوة أيضا أهمية اتخاذ ملقا مركزا تنطلق منه تجارتهم مع الأقاليم الأخرى. ولا تفوتنا هنا الإشارة إلى أن حركة الملاحة «الصغيرة» مع موانئ سومطرة وجاوة ما كانت بلا أهمية قطعا. فإذا أبحرت من الهند، في مطلع القرن الثامن عشر، نحو 10 إلى 50 سفينة سنويا، تراوح عدد السفن الآتية من كل من سومطرة وشبه جزيرة الملايو بين 50 و100 سفينة، ومن جاوة نحو 40 سفينة. في غضون ذلك تبوأت السفن المبحرة بقيادة قباطنة من شعب الملايو منزلة متقدمة، مقارنة بالسفن التي قادها قباطنة من الصين أو من جاوة أو من شعب بوقس (Bugis) في إندونيسيا. وفي أواخر القرن الثامن عشر وبداية القرن التاسع عشر أجرى قباطنة الملايو بعض التغيير على أولوياتهم، فزادوا من الإبحار باتجاه بينانق (Penang)، باتجاه الجزيرة التي أخذت تنمو بوتيرة متزايدة بعدما احتلتها شركة الهند الشرقية البريطانية في العام 1786. ومع ذلك وبعد حين من الزمن فقد تجار الملايو أهميتهم وباتوا في مركز ثانوي، مقارنة بالصينيين. وتكمن أسباب ارتقاء الصينيين إلى عدة عوامل مختلفة، في مقدمتها: أولا، معدلات النمو السكاني الكبيرة التي سجلها الصينيون المحليون والسكان النازحون إلى الصين من خلف الحدود، وثانيا، متانة روابطهم الأسرية وعلاقاتهم العشائرية؛ فبفضل هذه الروابط والعلاقات استطاع الصينيون في شبه جزيرة الملايو الانتفاع من الفرص الجديدة التي أتاحها لهم من ناحيةٍ استخراجُ القصدير، ومن ناحية ثانية تحوُّلُ الزراعة نحو انتهاج الطرق المتبعة في السوق التجارية التي تدر الربح ولا تتوقف عند إشباع الاحتياجات الخاصة فقط[41].

كما أدى سكان شبه جزيرة الملايو دورا جوهريا في التجارة والنقل البحري. فشعوب البحر (See Volk, Die Oang Laut)(*) كانوا يعيشون في الأرخبيل الغربي وكانوا على معرفة دقيقة بالمخاطر الكامنة في مضيق ملقا وسنغافورة. فهم مارسوا مهن المرشد البحري، وثابروا على الاصطياد في البحر، لاسيما اقتناص الغمرة والمرجان واللؤلؤ وزعانف القرش، وسلاحف بحرية كان يطلبها التجار الصينيون بالدرجة الأولى. وبالنظر إلى امتهان الكثيرين منهم القرصنة كان الأوروبيون يرتابون منهم كثيرا ويحاولون صد المخاطر الآتية منهم[42].

(*) شعوب البحر مصطلح يشير إلى الجماعات العرقية التي تعيش في مياه سواحل سومطرة وباتام (Batam)، في جنوب شرق آسيا، وفي مياه ساحل جوهر (Johor) في جنوب آسيا، في أرخبيل رياو (Riau-Inseln) في إندونيسيا. وبالنظر إلى عيشهم في قوارب تدخل هذه الأقوام في عداد ما يسمى غجر البحر (Seenomaden). [المترجم].

وكان للتجار والبحارة الهولنديين الدور الأكبر في نقل ورواية نشاطات الشعوب البحرية والإخبار عن مجال ونطاق هذه النشاطات. ففي ضوء عدد السفن التي سيروها وعدد الأفراد الذين نُقلوا بواسطة سفنهم من أوروبا إلى جنوب أفريقيا وآسيا، خلال الفترة الواقعة بين مطلع القرن السابع عشر والنصف الثاني من القرن الثامن عشر، يحق للمرء أن يستنتج بكل ثقة أن إنجازاتهم(*) فاقت بكثير ما أنجزته - في المجالات المذكورة - بقية الأمم الأوروبية مجتمعة. فخلال الفترة الواقعة بين العامين 1600 و1795 استقل نحو مليون [هولندي] 4700 سفينة هولندية للوصول إلى آسيا، أي نحو 5 آلاف شخص في العام الواحد. علما أن نحو ثلث القوم عادوا إلى هولندا بواسطة هذه السفن الشراعية. فمن الإحصائيات الدقيقة التي أعدتها، مثلا، شركة ديتلف (Detlef)، أي الشركة الهولندية، التي كانت تنضوي تحت راية شركة الهند الشرقية الهولندية (Vereenigden Ost-Indiaschen Compagnie, VOC)، نلاحظ أن 60 في المائة من البحارة العاملين في شركة الهند الشرقية الهولندية قد عادوا إلى ديارهم، وأن 30 في المائة من المجندين قد آثروا الرجوع إلى وطنهم الأم. ومن هذه البيانات نحصل على تصور عن نسبة الوفيات في صفوف المجندين الذين كانوا يسكنون في ثكنات عسكرية بائسة، ويتعرضون، طوال خدمتهم الطويلة في آسيا، لمختلف صنوف الأمراض(43).

وفي بادئ الأمر درجت السفن الشراعية على الإبحار في محاذاة الساحل الأفريقي بقوة الرياح التجارية (Passatwinde)(**)، لتبحر من هناك إلى جنوب أمريكا أولا، وإلى البرازيل لاحقا، كي تصل بعد ذلك إلى رأس الرجاء الصالح بقوة الرياح الغربية (Westwind). ومن بعد سعى الهولنديون إلى بلوغ الساحل الشرقي من أفريقيا وجزيرة مدغشقر، وعبور المحيط الهندي، بهدف الوصول إلى جزيرة جاوة. وبين

(*) إنجازات التجار والبحارة الهولنديين. [المترجم].

(**) هي رياح مداومة تهب من المرتفعات الجوية دون المدارية باتجاه المناطق الاستوائية. والاتجاه السائد للرياح التجارية في نصف الكرة الشمالي هو الشمال الشرقي. أما في نصف الكرة الجنوبي فاتجاهها السائد هو الجنوب الشرقي.

تتلاقى الرياح التجارية شمال الشرقية للنصف الشمالي من الكرة الأرضية مع الرياح التجارية جنوب الشرقية للنصف الجنوبي من الكرة الارضية بالقرب من خط الاستواء، في نطاق تقارب ذي رياح ساكنة أو خفيفة وشريط سحب الحمل. ويسمى هذا النطاق التقارب بين المدارين.

وتعتبر الرياح التجارية أهم العناصر المتدخلة في الدورة الجوية، حيث تضطلع بتجميع الطاقة من سطح البحار ونقلها باتجاه خط الاستواء وتتحكم في مناخ قرابة نصف سطح الكرة الأرضية. [المترجم].

العامين 1620 و1629 كانت هذه الرحلة تستغرق، في المتوسط، 258 يوما. غير أن ربابنة السفن لاحظوا، بعد فترة وجيزة نسبيا، أنهم سيصلون إلى جاوة بنحو أسرع لو أبحروا - بعد اجتيازهم رأس الرجاء الصالح - شمالا وليس بمحاذاة الساحل الشرقي من أفريقيا. فهذا الخط البحري يتيح لهم فرصة الإبحار بقوة الرياح الغربية إلى أستراليا مباشرة. وهكذا فإن كل ما يتعين عليهم فعله هو الانحراف شمالا صوب جاوة، حيث يمكنهم الخط البحري الجديد من الوصول إلى جاوة خلال فترة تستغرق نحو 200 يوم. علما أن هذا الخط بات أكثر أمانا بفعل التحديث المستمر الذي طرأ على الخرائط البحرية.

وكانت السفن الراسية في بتافيا مجبرة على الانتظار لحين عودة السفن وما تنقله من سلع من المراكز التجارية الأخرى في آسيا. وكانت هذه العودة تحدث في سبتمبر وديسمبر. وهكذا، ومن قبل أن تشرع السفن في رحلة العودة، كان لزاما عليها أن تستكمل في ديسمبر كل إجراءات إعادة تحميلها. وإذا ما صادف أن هبت الرياح من الجنوب الشرقي فإن السفن الشراعية كان بإمكانها الإبحار صوب رأس الرجاء الصالح مباشرة. وما خلا ذلك كان يتعين عليها التعريج على موريشيوس. وبعد اجتيازها رأس الرجاء الصالح كانت السفن تبحر عبر الأطلسي وجزيرة سانت هيلينا (St. Helena) إلى أوروبا، إما مجتازة القنال أو ملتفة من حول اسكتلندا لتصل إلى مياه بحر الشمال. وكانت رحلة الإياب تستغرق فترة تتراوح بين 218 و230 يوما[44].

وكان إنجاز المهمات العديدة المتعلقة بالسفينة يتطلب وجود فريق عمل متخصص. وفي سفن شركة الهند الشرقية الهولندية VOC كان القبطان، أو مستشار القبطان، هما المسؤولين عن كل ما يتعلق بالرحلة وبالبضائع المشحونة. ويأتي في المرتبة الثانية الملاحان المسؤولان عن تحديد مسار السفينة ونواب الضباط ورئيس العرفاء والملاح المكلف بمساعدة ضابط الأمن ومدير التموين والمدير المسؤول عن توزيع أماكن النوم، والطباخ ونواب المسؤولين الآخرين، وضابط الأمن في السفينة والمسؤول عن القضايا العسكرية. ومن الحرفيين كان هناك النجارون وصناع الأشرعة والنحاسون والحلاقون والجراحون. وفي آخر سلم الرتب كان هناك بسطاء العاملين في المسائل الملاحية، والمتدربون وخدم الضباط والعاملون في شركة الهند الشرقية

الهولندية. على صعيد آخر جرت العادة على أن يرافق السفينة المبحرة إلى بتافيا الكثير من رجال الدين (قساوسة) ترافقهم عائلاتهم في أغلب الأحيان. بالإضافة إلى ذلك كان العديد من المجندين يستخدمون الطريق البحري في تنقلاتهم. ومع أن هؤلاء المجندين كانوا مكلفين بالعمل في شركة الهند الشرقية الهولندية فترة محددة، فإن العمل مجندا في الشركة كان فرصة ثمينة بالنسبة إلى أبناء الأمم الأوروبية الأخرى أيضا، وذلك لأنه كان يتيح لهم فرصة الانضمام إلى صفوف العساكر الهولندية.

وكان الجزء الأعظم من البحارة يتحدرون من هولندا. بيد أن هذه الحقيقة لا يجوز أن تحجب عن نواظرنا أن المناطق الساحلية في شمال أوروبا قد أخذت، شيئا فشيئا، تكتسب أهمية معتبرة في استئجار العاملين. ولا تفوتنا الإشارة في هذا السياق إلى الإمارتين [الألمانيتين] شليسفيغ وهولشتاين، وإلى الدنمارك والنرويج والسويد، وكذلك إلى بولندا والسكان القاطنين في السواحل الشرقية من بحر البلطيق أيضا.

وفيما تزوج عدد كبير من الملاحين والبحارة الأجانب في أمستردام، وفضلوا الإقامة الدائمة في هولندا، نرى آخرين يفضلون العودة إلى ديارهم بعد بضعة عقود من السنين، إذا كتب لهم القدر أن يستكملوا رحلاتهم سالمين من المخاطر التي تضمرها لهم البحار. وتجدر الإشارة إلى أن هؤلاء العائدين قد تمتعوا - بفضل التجارب التي اكتسبوها من عملهم في البحر وفي بحر البلطيق أيضا على مدى سنوات كثيرة - بسمعة جيدة وبتقدير وتثمين الضباط العاملين في السفن الحربية.

وعلى رغم أن مناخ جنوب شرقي آسيا قاتل لا يطاق نجحت شركة الهند الشرقية الهولندية VOC، شيئا فشيئا، في أن تجعل الرحلات الطويلة في عرض المحيط الهندي أكثر سلامة. وساهم في هذا التقدم التحسن الملحوظ في التغذية. فالبحارة الهولنديون العاملون سواء في السفن الحربية أو في سفن شركة VOC كانوا يحصلون؛ في نهاية القرن السابع عشر، على سعرات حرارية تتراوح بين 4700 و5 آلاف سعرة حرارية في اليوم الواحد. واستفاد من ذلك جميع البحارة، أعني سواء كانوا يعملون في السفن الحربية أو في سفن شركة VOC. وتأسيسا على هذه الحقيقة فإن من حق المرء أن يقول إن نظام التغذية هذا كان جيدا جدا في الواقع. ويكفينا أن نشير إلى أن العاملين في مدينة لايدن (Leiden)، في مجال الصناعة النسيجية، ما كانوا يحصلون على أكثر من 3500 سعرة حرارية، في أفضل الحالات. وكانت تغذية العاملين في

السفن الهولندية الحربية محددة بنحو صارم. ففطورهم كان يتكون من جريتس [مصنوع من الذرة] ومن برقوق [أو خوخ] مجفف، ومن شيء من الزبيب. وعند تمام الساعة الثانية عشرة ظهرا كانوا يتناولون وجبة طعام ساخنة مكونة من حساء البازلاء أو شُربة الفول. ولتحسين المذاق كان يُقدَّم لهم مع هذا الحساء أو ذاك، شيء من السمن والخردل والخل. وفي الأيام المخصصة لتناول اللحوم جرت العادة على أن يقدم الطباخ شيئا من اللحم مع عناصر الوجبة المعتادة. وكانت العادة الدارجة هي أن يقدَّم عند الساعة السادسة مساء، أي كوجبة عشاء، ما تبقى من حساء الظهيرة، بعد تسخينه طبعا. وكان القوم يأكلون السمك المجفف مع الحساء أربع مرات في الأسبوع؛ ويتناولون ثلاث مرات في الأسبوع لحما أو شيئا من لحمة فخذ الخنزير. كما حصل كل فرد على حصة أسبوعية تتكون من خبز وسمن وجبن وخل. أما الشراب فإنه اشتمل على ماء وجعة وحصة معينة من نبيذ وكحول. وغني عن البيان أن الضباط وأصحاب القمرات الفاخرة كانوا يحصلون على وجبات فاخرة. فبالإضافة إلى الوجبات المعتادة، أعني بالإضافة إلى البازلاء والفول، كان يُقدَّم إليهم عسل وسكر وتوابل وأنواع مختلفة من اللحوم والجعة والنبيذ[45].

وعلى الرغم من التغذية الجيدة كان الملاحون كثيرا ما يصابون بمرض الإسقربوط، وذلك بسبب افتقار طعامهم إلى فيتامين «سي». ومع أن معدلات الوفيات العالية نسبيا قد تراجعت خلال القرن السابع عشر، فإنها ظلت عالية نسبيا، حيث بلغت، بين سبعينيات وثمانينيات القرن السابع عشر، 9 في المائة على أدنى تقدير. وكيفما كانت الحال فهذه المعدلات كانت قد بلغت في عقود معينة من السنين نحو 15 في المائة. وبالمقارنة مع المناطق الريفية كان معدل وفيات الرجال الذين تتراوح أعمارهم بين 25 و35 عاما يبلغ نحو 2 في المائة فقط. وهكذا فبالإضافة إلى الأمراض الناشئة عن افتقار الأطعمة إلى فيتامين «سي»، أعني بالإضافة إلى الإسقربوط، كان تعرض الملاحين لإصابات العمل المختلفة، وللجروح الناتجة عن العمليات القتالية، وعدوى هذه الجروح وتعفنها في كثير من الأحيان، وغرق السفن، في مقدمة الأسباب التي تؤدي إلى الوفاة. على الصعيد نفسه أدت الإصابة بالأمراض المعدية التي كانت منتشرة في المناطق الاستوائية دورا أساسيا في تعاظم معدلات الوفيات[46]. فحتى إن افترضنا أن المرضى قد بلغوا بتافيا، فإن المخاطر الصحية تظل ماثلة؛ فبين العامين

1725 و1786 توفي في مستشفى بتافيا نحو 95 ألف فرد من الموظفين العاملين في شركة الهند الشرقية الهولندية. ومعنى هذا هو أن أكثر من 1500 شخص قد تُوُفُّوا في العام الواحد، علما أن عدد الأوروبيين الآتين سنويا كان قد بلغ نحو 6 آلاف شخص[47]. غير أن هذا كله لا يجوز أن يحجب عن نواظرنا حقيقة أن نسبة الوفيات ما كانت خلال رحلات الإياب إلى الوطن تزيد على 6 في المائة، وأن هذه النسبة غالبا ما كانت أدنى لو لم تندلع الأوبئة في السفن المعنية، ففي ظل شروط من هذا القبيل كان انخفاض نسبة الوفيات أمرا متوقعا بكل تأكيد[48].

بالإضافة إلى الطعام الجيد كانت طواقم السفن تحصل على رواتب جيدة أيضا، أي تحصل على أجور كانت مجزية في المنظور النسبي. فالقبطان ومستشاره أيضا كانا يتقاضيان أجرا شهريا يتراوح بين 60 و80 فلورين (غيلدر)؛ أي أنهما كانت في أعلى سُلم الأجور. ويأتي في المرتبة الثانية الملاح المسؤول عن تحديد مسار السفينة، حيث كان يتقاضى أجرا يتراوح بين 40 و50 فلورين، أي كان يتقاضى أجرا ينتمي إلى أعلى فئات الأجور الشهرية. أما الأجر الشهري للقسيس فإنه كان بين 80 و100 فلورين. أما كبير الحرفيين، أي كبير النجارين على سبيل المثال، فإنه كان يحصل على أجر شهري يتراوح بين 30 و36 فلورين؛ هذا في حين كان أجر الحرفي البسيط يبلغ نحو 24 إلى 28 فلورين، أي أنه، في المنظور العام، كان يتقاضى أجرا مجزيا نسبيا. أما الملاح البسيط فإن أجره كان يبلغ 7 إلى 11 فلورين، بما يتراوح بين 84 و132 فلورين في السنة. واحتل بسطاء المجندين المرتبة نفسها في سلم الأجور، أي أن حالهم كانت حال الملاح البسيط. وإذا ما أخذ المرء في الاعتبار أن طعام وسكنى البحارة كانا مجانيين فلا عجب أن نلاحظ أن البحارة كانوا يمتلكون في نهاية كل رحلة مبلغا معتبرا ادخروه من أجورهم؛ خاصة أن السفن كانت تفتقر إلى فرص إنفاق مبالغ ذات شأن[49].

بالإضافة إلى الأجر كان البحار يحصل على أرباح ليست بالقليلة من مزاولته هذه التجارة أو تلك لحسابه الخاص، أي من مزاولته تجارةً هي أصلا ممنوعة عليه. فعمليات الجرد العائدة إلى القرن الثامن عشر تزيح الستار عن ماهية البضائع الكثيرة التي كانت موجودة في صناديق البحارة. علاوة على هذا درج البحارة على تهريب كرونات فضية كان تصديرها من هولندا إلى بتافيا محظورا بنحو رسمي.

فعلى سبيل المثال نجح دانيل فان ستادن Daniel van Staden (1740) ودريك بومب Drick Pomp (1740) في أن يخفوا في جيوبهم، أي أن يهرِّبوا إلى خارج هولندا، قطعا من نقود معدنية بلغ عددها 231 و195 على التوالي. من ناحية أخرى اقترف مستشار القبطان راينير يان إلسفير (Reinier Jan Elsvier) ما هو أشنع، فهو نجح في تهريب خزين سلعي عظيم المحتوى إلى داخل السفينة - خزين سلعي اشتمل ليس على 19 صنفا من النبيذ والجعة فقط، بل على بنطلونات سوداء اللون وملابس نسائية و300 علبة تحفظ النظارات من التعرض للأضرار، و56 بندقية و30 مسدسا و24 قبعة رجالية و12 طاسة من الكريستال لشرب العصائر، و400 سراج و66 كأس نبيذ و320 إطارا زجاجيا لصنع الشبابيك. أضف إلى هذا كله أنه هرَّب أيضا جبنا وسمنا وعسلا وسمك الرنج (Hering) ولحوم فخذ الخنزير ولحوما مدخنة، وسمك سلمون. من ناحية أخرى، تخصص آخرون في المنتجات المعدنية ومجموعة بضائع متواضعة القيمة، من قبيل المقصات والسكاكين والمرايا والأسياخ والأزرار[50].

وكانت فرص تسلق مراتب أعلى في السلم المهني دافعا آخر لاختيار العمل في صفوف شركة الهند الشرقية الهولندية VOC. فمن ناحية كان المرء يحصل على عقد عمل مدته ثلاث سنوات، ومن ناحية أخرى كانت العادة قد جرت على أن تتحمل الشركة تكاليف دفن عمالها في المكان الذي لقي فيه العامل حتفه، وأن تبادر بلا تأخير بتعيين ملاح أو مجند أو موظف جديد يحل مكانه. ومغزى هذا هو أن الشخص الذي فارق هولندا بصفته ملاحا بسيطا يمكن أن تتهيأ له فرص الارتقاء المهني، وأن يعود إلى دياره برتبة نائب ضابط بحري، أو برتبة أعلى إذا ما حالفه الحظ. وعليه لم يكن من النادر أن يرتقي شخص استهل حياته فتى متدربا في إحدى السفن إلى رتبة أمير بحر (Admiral). والملاحظ هو أن عدد العاملين الذين جُنِّدوا في أوروبا للعمل في سفن شركة الهند الشرقية الأوروبية VOC لم يكن يكفي لسد حاجة فروع الشركة في آسيا. وهكذا لجأت الشركة إلى الاستعانة بالسكان المحليين لسد حاجتها إلى البحارة والجنود والحرفيين، ولتغطية طلبها المتزايد على عمال الموانئ وعلى عمال يتقنون مهنة بناء السفن. وتجدر الإشارة إلى أن الأوروبيين والأوراسيين كانوا يشكلون ما نسبته سدس ما لدى شركة الهند الشرقية الهولندية VOC من موظفين

في آسيا. وبالإضافة إلى الأوروبيين والأفراد المتحدرين من أصول هندية أوروبية، أي جرمانية (Indo-Europäer)، كان الوضع في سيلان، مثلا، يتصف بأن ثلثي العاملين لدى شركة الهند الشرقية الهولندية VOC، ونصف المجندين العاملين في خدمة الشركة المذكورة، كانوا يتحدرون من أصول محلية. من ناحية أخرى ولما كانت الشركة قد حرَّمت على موظفيها العودة إلى هولندا ومعهم زوجاتهم أو جواريهم الآسيويات، فقد آثر الكثيرون منهم البقاء في المناطق الاستوائية.

وكما تبين لنا آنفا نشطت حركة سفن الصين وجاوة والملايو، بنحو لافت للنظر. وفي الوقت نفسه استعانت شركة VOC بأعداد كبيرة من السكان المحليين وبالكثير من الملاحين الصينيين، للخدمة في رحلاتها المتنقلة في داخل آسيا. أما بالنسبة إلى السفن المتنقلة بين موانئ تنطلق منها سفن الشركة إلى أوروبا مباشرة، فقد آثر المسؤولون الاستعانة ببحارة محليين لملء الوظائف الشاغرة في الطواقم العاملة في سفن الشركة. وهكذا استعانوا بالتاميل (Tamilen) لملء الوظائف الشاغرة في السفن المتجهة إلى ساحل الكورومانديل، وبمسلمين في السفن المتجهة إلى البنغال وسيلان، وببرتغاليين صينيين في السفن المتوجهة إلى ماكاو (Macao) وجاوة. ومرة أخرى استعانت الشركة بصينيين لملء الشاغر في طاقم السفن المتجهة إلى بتافيا. وهكذا، وانطلاقا من هذه التدابير، سافر سنويا في حدود العام 1790 نحو 1000 ملاح صيني من آسيا إلى هولندا، ذهابا وإيابا[51].

وفيما كان ربابنة السفن وكبار موظفي الشركة الهولندية VOC يعودون إلى وطنهم الأم، إذا ما حالفهم الحظ ونجوا من مخاطر الإقامة في المناطق الاستوائية، آثرت أعداد كبيرة من صغار الملاحين والجنود البقاء في «المستعمرات» ردحا طويلا من الزمن، وذلك لأن هذه الأقاليم كانت تبشرهم بفرص مهنية جيدة جدا.

على صعيد آخر كان الموظفون الذين عملوا، سابقا، في شركة VOC واثقين بإمكانية العودة ثانية إلى الخدمة عند الضرورة، بالنظر إلى حاجة الشركة المتزايدة إلى العاملين. ولعل هوبرت هوغو (Hubert Hugo) خير مثال على ما نحن بصدد الحديث عنه. فلقد عمل في الشركة على مدى 14 عاما، ومارس القرصنة حينا من الزمن، قبل أن يصبح رجل أعمال في سورات. وبالاشتراك مع 6 قراصنة، ومع صديقه لاورينز دافيدسون (Laurens Davidszoon) الذي كان قد عمل ملاحا ومارس

القرصنة في سابق الزمن ورئيس إمارة البحر في إقليم نهر الماس (Maas)، أسس دافيدسون شركةً تمتهن القرصنة (Reedrij) والاستيلاء على سفن المسلمين العاملة في مياه البحر الأحمر. واستثمر كل واحد من الشركاء 8 آلاف فلورين لتغطية كلفة بناء سفينة وسداد أجور البحارة الذين سيعملون في السفينة المرتقبة. وبعدما غادروا المياه الهولندية غيَّر القراصنة اسم السفينة من (de Seven Provintien) إلى (Swarten Arent). ثم في ميناء لوهافر (Le Havre) حاز القراصنة ترخيصا فرنسيا خطيا يجيز لهم أسر قراصنة ولصوص البحار والقبض على الكفار والهمج وأعداء فرنسا ونقلهم جميعا إلى ميناء لوهافر عنوة، بعد مصادرة بضائعهم وتسليمها إلى إدارة الميناء.

وفي العام 1661 انطلق القوم بسفينتهم إلى البحر الأحمر، حيث مارسوا الجرائم نفسها، التي مارسوها من قبل في المحيط الهندي من نهب وسلب للعديد من السفن وإشعال النيران فيها من بُعد. ومن خلال عمليات القرصنة كانوا يضعون أيديهم على أموال نقدية طائلة وكميات كبيرة من الذهب، والصدف الذي كان يقوم مقام النقود، والأرز والأنسجة، والتوابل والحيوانات الممكنة الاستعانة بها في الفلاحة. علاوة على ذلك درج القراصنة على أسر البحارة وعلى سرقة جوازات سفر صادرة عن شركة الهند الشرقية الهولندية VOC وعن شركة الهند الشرقية البريطانية (EIC). وقد حاول السلاطين المحليون في إقليم مخا [في اليمن] وضع حد لاعتداءات القراصنة عليهم، والاستهتار بحقوقهم، غير أن القراصنة لم يرتدعوا وآثروا استعمال أقسى أنواع العنف مع سكان مخا. وكانت سفينة الملكة الأم في ولاية بيجابور (Bijapur) «أكبر صيد» يقع في أيدي القراصنة، اللصوص؛ فهذه السفينة كانت مخصصة لنقل بضائع ثمينة - كان منها ذهب وأقمشة موصلية (Musselin) فاخرة الجودة، وسجاجيد ونقود وماء الورد - إلى مكة المكرمة والمدينة المنورة. وبعدما استنفدت القرصنة في المحيط الهندي أغراضها أبحر القوم بسفينتهم الشراعية باتجاه جزيرة مارتينيك (Martinique) وجزيرة سانت كيتس (St. Kitts)، وذلك لإشاعة الرعب ومواصلة عمليات النهب والسلب في هذه الأقاليم أيضا.

وحين حاول دافيدسون (Davidszoon) توزيع الأرباح على شركائه «المستثمرين» انكشف أمره، وأُلقي القبض عليه، وحوسب على ما اقترف من جرائم. فحُكم عليه

بالإعدام وصودرت كل بضائعه وثرواته. وقبل فترة وجيزة من تنفيذ حكم الإعدام فيه نُقل هذا القرصان إلى مسقط رأسه، أعني مدينة دوردوريخت (Dordrecht)، ليمثل فيها بين يدي القضاء ثانية. وحكمت عليه المحكمة هناك بالسجن 30 عاما مشترطة عليه أن يغادر هولندا منفيا إلى إقليم غرب فريزلند (Westfriesland). ولما كانت دوردوريخت تفتقر إلى سجن آمن، نقل إلى سجن أمستردام المخصص للأشغال الشاقة. لكنه، بعد شهرين من دخوله هذا السجن، في نوفمبر من العام 1663، فر من خلال فتحة مدخنة السجن. وأغلب الظن أنه اختفى بعد هروبه من السجن في مدينة لوهافر، حيث كان يسكن صديقه هوبرت هوغو (Hubert Hugo). وبعد سنتين من فراره عاد دافيدسون إلى الظهور في الحياة العامة، وتولى، ثانية، رئاسة إمارة البحر في إقليم نهر الماس (Maas). وكيفما اتفق فخلال الحرب الثانية بين بريطانيا وهولندا (1665-1667) بات دافيدسون آمر السفينة الحربية (Gorinchem). وفي السنين اللاحقة ارتقى دافيدسون، فأصبح آمر أكبر سفينة حربية، آمر Gelderland، هذه السفينة التي كان طاقمها يتكون من 280 بحارا، وعليها 36 مدفعا. وهكذا استمر دافيدسون يمارس مهمته الفذة ويمتع نفسه بسلطاته المميزة حتى وفاته في العام 1672.

من ناحية أخرى كان هوبرت هوغو على النقيض من ذلك، بنحو أو آخر. فهو لم يكتف بسرقة جوازات السفر البحرية الصادرة عن شركة الهند الشرقية الهولندية، ولا بفرض طغيانه على الأقاليم البحرية التابعة للشركة فقط، بل أضحى أيضا، ابتداء من العام 1671، يعمل في خدمة الشركة. وبفضل انخراطه في صفوف الكادر العامل في الشركة حظي، مرة أخرى، بتقدير عظيم في بتافيا؛ فلم يدم الأمر طويلا حتى ارتقى إلى رئيس فرع شركة الهند الشرقية الهولندية العاملة في موريشيوس (Muritius). وعلى الرغم من تعهده بأنه لن يضع قدميه على تراب السواحل الشرقية من الهند، فإنه عاش في بتافيا محفوفا بأعظم تقدير وإعجاب حتى وفاته في العام 1678[52].

على صعيد آخر كان زكريا فاغينر (1614) (1668-Zacharia Wagener) مثالا مميزا لموظف ارتقى إلى مناصب عالمية الأبعاد، وبات لاعبا دوليا. إن هذا [المواطن الألماني] المولود في مدينة دريسدن (Dresden) شرع، بعدما أنهى التعليم المدرسي في ولاية سكسونيا، يتعلم في أمستردام أصول الرسم على يد خبير تصميم الخرائط فلهلم

بلاو (Wilhelm Blaeuw)؛ وانتقل في العام 1634 إلى البرازيل ليعمل في صفوف شركة الهند الغربية الهولندية (Dutch West India Company)(*)، بصفته موظفا يعمل في خدمة الحاكم العام في البرازيل يوهان موريتس (Johann Moritz). والملاحظ هو أن يوهان موريتس قد حث فاغنر على إنجاز مسح طبوغرافي للبرازيل. وتلبية لرغبة موريتس، شغل فاغنر منصب كاتب ورسام في ديوان الحاكم العام. وقد تمخضت هذه النشاطات والتخصصات عن مؤلَّفه الموسوم «معجم الحيوان» (Thier-Buch). وبعد عودته إلى أوروبا، وعلى خلفية تفضيله الإقامة في دريسدن، عمل فاغنر في أربعينيات القرن السابع عشر، ثانية، أجيرا في شركة الهند الشرقية الهولندية. وهنا أيضا وبعد وصوله إلى بتافيا ارتقى فاغنر مراتب السلم المهني، وغدا كاتب الحاكم العام آنتون فان ديمين (Anton van Diemen). ولم يدم الأمر طويلا حتى تبوأ مناصب حكومية رفيعة؛ ففي العام 1651 أوفد إلى بونكين وفورموزا (تايوان) ليعمل هناك سكرتيرا للبعثة الديبلوماسية. وفي العام 1653 انتقل إلى كانتون بصفته سفير بلاده هناك. وفي العام 1656 وقع عليه الاختيار ليعمل لحساب شركة الهند الشرقية الهولندية في إيدو(**). وشاءت المصادفات أن يكون شاهدا على الحرائق العظيمة التي اندلعت في المدينة. وأبرم في العام 1660 معاهدة سلام وصداقة مع سلطان ولاية ماكاسسار (Makassar) الإندونيسية. وتثمينا لجهوده المتميزة وقع عليه الاختيار، في العام 1662، ليحل مكان الحاكم العام لمستعمرة الكيب (مستعمرة رأس الرجاء الصالح) يوهان فان ريبيك (Johann Riebeeck). وكتب له الحظ ألا ينهي السنوات الأخيرة من حياته من غير أن يزور مسقط رأسه زيارة وداع. وكان قد عاد إلى أمستردام، بعد عمله خمس سنوات في مستعمرة الكيب، بيد أنه توفي من غير أن يرى سكسونيا ثانية. والجدير بالذكر أنه كان قد خلَّف لنا مخطوطة عنوانها «وصف موجز لـ35 عاما من الرحلات والأعمال، التي أنجزها زكريا فاغنر في أوروبا وآسيا وأفريقيا وأمريكا لمصلحة شركة الشرق والغرب الهولندية»[53].

وسيرة يان برانديس (Jan Brandes) المهنية لافتة للنظر أيضا. فهذا الشخص، المتحدر من عائلة ألمانية انتقلت في يوم من الأيام إلى هولندا، رأى نور الدنيا في العام

(*) لاحظ أن المقصود بالهند الغربية هو الكاريبي. [المترجم].
(**) طوكيو الحالية. [المترجم].

1743، وانتقل بعد انتهائه من التعليم وتخرجه في جامعة لايدن إلى غرايفسفالد (Greifswald)، وذلك لدراسة علم اللاهوت هناك. وبعد انقضاء فترة وجيزة من الزمن استقر في مدينة دوتيخيم (Doetichem)، أي مدينة غيلديرن (Geldern) بالألمانية، ليعمل فيها مع القساوسة العاملين لدى شركة الهند الشرقية الهولندية. وهكذا، وفي السادس من مايو من العام 1778، استقل برانديس وزوجته تروي (Truy) وابنتها ماريا مارغريتا ويسا، البالغة من العمر 15 عاما، السفينة Holland المتجهة إلى بتافيا. وبعد استراحة قصيرة في مستعمرة رأس الرجاء الصالح واصل يان برانديس، في العام 1778، رحلته إلى بتافيا، وحط قدميه على أراضيها في 23 يناير من العام 1779. واستمر يعمل فيها حتى العام 1785. وفي الثاني والعشرين من يونيو في العام 1779 كان ابنه يانتيه (Jantje) قد وُلِد، وفارقت زوجته الحياة بعد نحو عام من ولادة الابن. وبفضل ما خلَّف لنا من مراسلات ودفاتر ذكريات ورسومات كثيرة أضحى يان برانديس مؤرخا رائدا في القضايا المتعلقة بحياة الأجناس المختلفة المقيمة في بتافيا وسيلان التي زارها برفقة ابنه في طريق عودته إلى أوروبا بين العامين 1785 و1786.

وقبل أن يغادر الديار بشكل نهائي أعد مجلس الكنائس في بتافيا تقارير سلبية عن برانديس، تفيد بأنه كان يخصص جزءا معتبرا من وقته لممارسة الرسم والنقش وتحنيط الطيور، والاعتناء بمنزله وحديقته في المقام الأول. وخلال رحلة العودة قضى برانديس ردحا من الزمن في رأس الرجاء الصالح للاطلاع على الإقليم ولرسم بعض معالمه. ولأن فرص الحصول على عمل جديد كانت قد تلاشت كلية بعد التقرير الذي رفعه عنه مجلس الكنائس، آثر برانديس أن يبحث عن فرصة عمل خارج المهنة التي تعلم أصولها، خارج علوم اللاهوت.

وفي ضوء ذلك جذبت برانديس السويدُ، البلادُ التي كان قد خبرها أيام دراسته في دوقية بومرن (Duchy of Pomernia). أضف إلى هذا أنه كان قد تعرف في بتافيا على سفين يوهان ويمركرانتس (Sven Johan Wimmercrantz)، الفني المتخصص في هندسة السدود والقنوات وفي المسائل المتعلقة بمياه الشرب؛ وبهذا المعنى فإن ويمركرانتس كان يمارس مهمة رفيعة الشأن في شركة الهند الغربية الهولندية. علاوة على هذا كان ويمركرانتس يهوى جمع ما ندر من طيور ومعادن

ونباتات، ودرج على تبادل المعلومات التي توصل إليها من هواياته، مع برانديس. وغادر ويمركرانتس بتافيا في العام 1783، واستقر حينا من الزمن في مدينة شترالزوند المطلة على بحر البلطيق. وبعد فترة قصيرة، اشترى مزرعة تقع في مدينة سمولاند (Smaland). وأغرى صديقه برانديس بأن يحذو حذوه ويشتري عزبة يتخذها مقرا دائما. وفي نوفمبر تجاوب برانديس مع الاقتراح، فسافر إلى غوتنبورغ (Götenburg) واشترى عزبة تقع في سكالسيبو، بالقرب من عزبة ويمركرانتس. ثم تزوج من فتاة تتحدر من علية القوم المحليين، وأنجبت له بنتين. غير أن الحظ لم يحالفه طويلا، ففي يناير من العام 1792 توفي نجله في السويد عن عمر يناهز 12 عاما، إثر إصابته بمرض الجدري. وواصل يان برانديس تدوين ذكرياته وممارسة الرسم حتى وفاته في العام 1808[54]. ولا تفوتنا الإشارة هنا إلى أن دفاتر ذكرياته لاتزال محفوظة في لينكوبنغ (Linköping).

إن الدروس المستقاة من سيرة فاغينر وبرانديس تشير، بكل تأكيد، إلى روابط عالمية ترسخت جذورها بفضل فروع الشركات التجارية الهولندية. وهكذا كان أمرا عاديا أن يتواصل رجال الأعمال بعضهم مع بعض من خلال كتابة الرسائل. وتظل هذه الحقيقة قائمة، حتى إن عُلِّقت صلة الوصل هذه حينا من الزمن. وللدلالة على ما نقول، نستشهد بكارل لودفيغ شايتس (Carl Ludwig Scheitz) المتحدر من مدينة شتاينبيرغ (Steinberg)، فهذا القسيس الذي عمل في رعية فلنسبورغ (Flensburg) أرسل، على سبيل المثال، خطابا إلى شقيقه، العامل بوظيفة محاسب في شركة هولندية تعمل في مدينة كوخين (Cochin)، وبرفقته رسومات تصور أفراد عائلته. ولم ينس إعلامهم بسبل تحويل النقود المتاحة لهم:

> «لقد أخبرتني بأنك تريد أن ترسل إليَّ شيئا من النقود. [...] وتنفيذا لرغبتك أنبهك إلى أني لديّ حساب في بيتين من بيوت المال في أمستردام تستطيع، بلا خطر، تسليمهم النقود. إني أقصد السيد فرانس دو ويلده بوكهودر (Frans de Wilde Boekhouder) في شركة الهند الشرقية. علما أنه أبدى استعداده التام لإيصال الرسائل إلى طرفك. أما الشخص الآخر فإن اسمه هو: سيد أردوين بورغتيده (Erdwin Borgtede). هذا وعليك أن تنظر إلى السيد دو ويلده باعتباره الشخصية الرئيسة التي لا مندوحة عن تفويضها بالاسم لتسلُّم

وتسليم النقود. من خلال الرجلين ستصل النقود إليّ بالعد والتمام. إني أرجوك، أيها الشقيق العزيز، أن تبلغ تحياتي وتحيات الوالدة الحنون وتحيات زوجتي وأطفالي أيضا، إلى زوجتك وأطفالك. رعاكم الله وحفظكم»[55].

للأسف لم تصل الرسالة - فقد استولت سفينة بريطانية على السفينة الناقلة لها – غير أنها محفوظة ضمن ما يسمى «Prize Papers» التي يرعاها الأرشيف الوطني في لندن.

4 - أوروبا تلتقي آسيا

لقد كان لوجود الهولنديين تأثير عظيم على التبادل الثقافي في عالم المحيط الهندي. وساهم في هذا التبادل كثيرٌ من الأطراف الفاعلة. علما أن هذه الأطراف الفاعلة، لم تكن صلة وصل بين الأقاليم البحرية الممتدة من بحر العرب حتى بحر الصين الجنوبي فقط، بل كانت أيضا صلة وصل بين بحار العالم، فالهولنديون نشطوا في شمال وجنوب المحيط الأطلسي. على صعيد آخر من حق المرء أن يعزو النجاح الهولندي إلى الاستعداد الكبير للتكيف مع الوقائع والمتغيرات. فالهولنديون تعلموا سريعا التقاليد الدارجة في مختلف المجتمعات الآسيوية المحيطة بهم، ونفذوا جل هذه التقاليد والعادات، مادامت هي تخدم وتكرس أهدافهم المهنية. من هنا لا عجب أن يتخاطبوا في رسائلهم بالملايوية [لغة الملايو] وبالفارسية والبرتغالية والصينية؛ وخلافا للبريطانيين والروس لم يستخدم القوم السجود فقط، أي الانبطاح واضعين جبهتهم على الأرض تعظيما للشخص المحتفى به، بل تبنوا أيضا الكثير من عادات وتقاليد معقدة كانت سائدة في بلاطات المغول، أو في بلاط الحاكم العام في إقليم كاندي (Kandy) في سيلان، أو في بلاط ملك سيام [تايلاند الحالية].. وكانوا في الوقت ذاته يتسترون على ما لديهم من معارف تعزز سلطانهم وتكرس هيمنتهم على الشعوب المستضعفة، أو لنقل إنهم كانوا يبخلون باستخدام معارفهم بعلوم الحكم والسلطان الأوروبية، إلى أبعد حد ممكن، أمام السكان المحليين، وذلك لكي يتركوا الانطباع بأنهم المصدر الوحيد لمعارف وعلوم العالم[56].

وسادت بين المجتمعات الاستعمارية اختلافات متعددة، ليس من حيث السلع المتاجر بها فقط، بل من حيث التعاون مع رجال الأعمال المحليين. وفيما درج

الهولنديون القاطنون في بتافيا، أو في مدينة الكيب، على العيش مع الكثير من الأعراق (Ethnien) المختلفة، فإنهم آثروا في جزيرة دييما Deschima [اليابانية] العيش بمعزل عن السكان المحليين، ومن ثم، لم يكن مسموحا لهم باستقبال الزائرين إلا لماما. وفي كل عام كان يتعين على المدير العام وعلى طبيب وكاتب الشركة أن يقوموا بسفرة رسمية إلى إيدو (Edo) للسلام على الحاكم العسكري العام للمدينة (الشوغون Shogun). ومع مرور الزمن، وما خلا المترجمين اليابانيين ومرافقيهم، ارتفع عدد المشاركين في الوفود الزائرة سنويا إلى 100 أو 150 فردا. وكانت الرحلة تستغرق نحو ثلاثة أشهر، وتفرض على الزوار إنفاق أموال طائلة لشراء الهدايا لتقديمها إلى الحاكم العسكري العام ولكبار الشخصيات. وكانت العادة قد جرت على أن تقدم إلى الهولنديين، قبل التاريخ المحدد للزيارة، قائمة بالهدايا المفضلة. وتعطينا سجلات الجزيرة تصورا دقيقا عن هذه العمليات العكسية، فهي مصدر مهم لتبيان خصائص التبادل الحضاري بين اليابان وهولندا وأوروبا. فالمشاركة في عمليات الإيفاد لم تمنح الهولنديين فقط فرصة مغادرة دييما مرة في كل عام، بل أتاحت في المقابل لليابانيين الفرصة المناسبة لمقابلة أناس غربيين. وحينما كانت أقدام الهولنديين تطأ تراب كيوتو درج الموظفون اليابانيون على الحضور إلى كيوتو، بنحو مخصوص، للتعرف على التقاليد والعادات الغربية. وفيما كان المثقفون يتخصصون في الدراسة الغربية، كان العلماء الأوروبيون من قبيل أنغلبيرت كامفر (Engelbert Kämpfer) أو كارل بيتر تونبيرغ (Carl Peter Thunberg) يتولون تعريف الهولنديين وبقية أبناء أوروبا بحصيلة المعارف العلمية التي اقتبسوها من اليابان[57].

وحاول الأوروبيون، المقيمون في بتافيا وما سواها من الأقاليم، تكييف ما لديهم من أساليب وسلع مادية مع العادات المحلية وحاجات السكان المحليين. ولم تسر هذه المحاولات على بناء المساكن فقط، وضرورة أن تأخذ هندسة هذه المساكن بالاعتبار الأمطار الغزيرة المصاحبة لهبوب الرياح الموسمية (Monsum) فقط، بل أن تراعي أيضا أذواق السكان المحليين، والتزاوج الحاصل بين العادات المحلية والإقليمية أيضا. من هنا لا عجب أن تتصف حضارة الهولنديين والصينيين والأرمن في بتافيا على سبيل المثال، بخصائص أوروبية وعناصر آسيوية. ففيما زُيِّنت المنازل السكنية بلوحات فنية ورسومات هولندية وصينية، زُيِّنت في الوقت ذاته بخزف

وفوانيس وأعشاش طيور صينية. على صعيد آخر كان السكان يُعلون من شأن الأثاث الأوروبي الآخذ بطراز الروكوكو، تماما كما كانوا يُعلون من قيمة الكراسي «الصينية»، ويثمنون عاليا قيمة الأثاث والساعات اليابانية، علما أن الصينيين كانوا يفضلون ساعات فريزلاند [الألمانية][58].

واللافت للنظر هو أن الفروع العلمية المختلفة قد اهتمت مبكرا بدراسة اللغات والعادات والتقاليد. ويمكن القول في هذا السياق إن دراسة فريديريك دي هوتمان (Frederik de Houtman) الموسومة «كتاب اللغات ومعجم الكلمات - الملايوية الهندية ولغات مدغشقر، ومعه الكثير من الكلمات العربية والتركية» كانت من أوليات هذه الدراسات. علما أن هوتمان كان قد شارك في أولى الرحلات الهولندية إلى آسيا، ووقع في آتشيه (Aceh) (في إندونيسيا) في الأسر في العام 1599، ولم يُطلق سراحه إلا بعد مرور 26 شهرا من تاريخ وقوعه في الأسر. وانتهز هذه الفترة فتعلم اللغة الملاوية بنحو جيد. وهكذا، وحالما عاد من رحلته في العام 1603، شرع هوتمان في تأليف قاموس يحتوي على معاني الكلمات الهولندية بلغة الملايو، وعلى حوارات أيضا يستطيع المرء استخدامها خلال إقامته في السفينة، أو عند مقابلته الملك. أضف إلى هذا أن القاموس قد اشتمل على ملحق خصصه لأفكاره الشخصية بشأن حركة النجوم والكواكب[59].

وبهذا النحو تصاعدت بنحو انفجاري، في القرن الثامن عشر، عملية نقل العلوم. وفي هذا السياق لا بد لنا من الإشارة إلى مؤلَّف غيورك ابرهارد رمفيسوس (Georg Everhard Rumphius) الموسوم «خزائن نادرة لدراسة المحاريات» (D´Amboinsche Rariteitkamer)[60] الذي صدرت طبعته الأولى في العام 1705. كما يندرج هاهنا مؤلَّف فرانسوا فالنتين (Francois Valentyn) الموسوم «الهند الشرقية القديمة والجديدة» (Oud en Nieuw Ost-Indien)[61]. ويحدثنا هذا الكتاب القيم ليس عن المناحي الجغرافية فقط، بل هو يروي لنا أيضا معلومات مسهبة عن التاريخ الطبيعي والجماعات العرقية والديانات المختلفة المنتشرة في هذا الإقليم. ولا تفوتنا في هذا السياق الإشارة إلى أن فالنتين قد كان شديد الإيمان بانتصار التقدم، فهو كان بروتستانتيا يناصر حركة التنوير من ناحية، وينتقد بقوةٍ «الخرافات» في المجتمعات التقليدية، لكنه من ناحية أخرى طالب بضرورة ترجمة

الأناجيل إلى لغة الملايو. وهكذا رسم الهولنديون(*) صورة تخيلوها لعالم المحيط الهندي؛ ونقلوا في الوقت ذاته، إلى المجتمعات المحلية، المنتشرة في عالم المحيط الهندي، نظرتهم إلى العالم الماثل أمامهم(**).

بيد أن هذا كله لا يسمح لنا بالاكتفاء بالحديث عما نقله الرحالة ورجال الأعمال إلى أوروبا مما رصدوا من مناحي التلاقي مع سكان المحيط الهندي ومع طرائق حياتهم، بل علينا أيضا أن نتطرق إلى تلك الصراعات التي دارت بين القوى الأوروبية في هذا الحيز من العالم، أعني في أقاليم مطلة على شواطئ المحيط الهندي. فهذه الصراعات لاتزال تترك بصماتها على تطور القانون الدولي العام (The Law of the Nations)، وعلى التصورات الأساسية بشأن الهيمنة وإحراز السيادة على البحار. فقد ادعى البرتغاليون، وقتذاك، أن من حقهم أن يفرضوا سيادتهم على الملاحة البحرية. وحاولوا تعزيز دعواهم هذه من خلال إصدار جوازات سفر بحرية (أي إصدار ما يسمى cartazes)[62]. ووفق تعليماتهم الجديدة فإن أي سفينة تبحر من دون حيازة جواز سفر مصيرها المصادرة. أما الطاقم العامل في مثل هذه السفينة فإن عقوبته هي إما القتل وإما الاستعباد.

ولم تعترف هولندا، طبعا، بالاحتكار البرتغالي للملاحة البحرية. وأسفرت حادثة نشأت في مضيق سنغافورة عن اندلاع مناظرات طويلة الأمد ونقاشات مسهبة، تركت بصماتها على القانون الدولي العام. ففي الخامس والعشرين من فبراير من العام 1603 استولى الأدميرال (أي أمير البحر) الهولندي ياكوب فان هيمزكيرك (Jacob Heemskerk) على السفينة البرتغالية المسماة سانتا كاتارينا (Santa Catarina). وكانت هذه السفينة محملة بسلع ثمينة جدا، حيث كانت تنقل حريرا وخزفا صينيا. غير أن التصرف الذي بدا كأنه قرصنة معتادة وقتذاك، تمخض، في نهاية المطاف، عن استراتيجية سياسية أضعفت مكانة البرتغال في آسيا بنحو شديد. فشركة الهند الشرقية الهولندية (VOC) فوضت، في العام 1604، الفقيه في المسائل القانونية هوغو غروتيوس (Hugo Grotius) للنظر في الموضوع، طالبة منه أن يقدم مشورة قانونية تبرر التصرف المذكور. وتجدر الإشارة، في هذا السياق، إلى

(*) لأبناء جلدتهم ولبقية الأوروبيين. [المترجم].

(**) عالم مجتمعات جنوب شرقي آسيا. [المترجم].

أن غروتيوس أكد في تسعينيات القرن السادس عشر، أي في وقت مبكر نسبيا، مشروعية ما كانت السفينة الهولندية Zwemmende Leeuw قد نفذته قبالة ساحل هافانا: أي استيلائها على العديد من السفن الإسبانية ونهب حمولتها قهرا وغصبا. وهكذا، وفي تلك الحقبة المبكرة من التاريخ، شُرِّع عمليا قانـون الغنيمة (De Jure Praedae)، الذي استل منه غروتيوس الفصل المسمى «Mare Liberum» (البحر الحر)؛ الذي اختار نشره في العام 1609. ففي هذا الفصل يسوق غروتيوس الأفكار التي تدعم حرية الملاحة البحرية في كل بحار العالم. ولقد أدت هذه المقولة إلى اندلاع سجال وجدل مثمر: فقد دافع الكاهن البرتغالي سيرافيم دي فريتاس (Seraphim de Freitas) في مقالته الموسومة «حول الإمبراطورية البرتغالية الآسيوية» (De Iusto Imperio Lusitanorum Asiatico) عن حق البرتغال في بسط هيمنتها على الملاحة البحرية، من خلال تأكيده أن القانون يؤكد، بلا أدنى شك، حق البرتغال في ممارسة السيطرة على الملاحة البحرية في المياه المحيطة بالمستعمرات البرتغالية، لكنه لم يذكر أن هذا الحق ينسحب على أعالي البحار (Open sea, das offene Meer) أيضا؛ أي أنه لم يزعم بصريح العبارة أن أعالي البحار جزء من الممتلكات البرتغالية. على صعيد آخر رفض البريطاني جون سلدن (John Selden) مقولة حرية الملاحة البحرية، وراح يستبدل بها مقولته المشيرة إلى «البحر المغلق» (Mare Clausum)، حيث إنه استعاض عن سيادة هولندا بسيادة بريطانيا على بحر الشمال، إنكارا منه لحق الهولنديين في اصطياد سمك الرنج في بحر الشمال[63]. وجرى تطبيق هذه المقولة بنحو عملي، حين [شرَّع كرومويل في العام 1651] القوانين التاريخية المسماة Navigation Acts. فهذا التشريع قضى بأن تُنقل البضائع بين إنجلترا ومستعمراتها بسفن إنجليزية فقط، واشترط نقل البضائع بين إنجلترا وأقاليم العالم الأخرى بواسطة السفن الإنجليزية لا غير، أو بواسطة سفن تعود ملكيتها إلى الأقطار التي أنتجت تلك البضائع[64]. وغني عن البيان أن تشريعات من هذا القبيل ما كانت تصلح للتطبيق في عالم المحيط الهندي، وذلك لأن السفن البريطانية لم تكن، حتى ذلك الحين، تمتلك القدرة الاستيعابية المناسبة. ولقد استطاعت بريطانيا تطبيق هذه التشريعات، بنحو عملي، خلال القرن التاسع عشر فقط، أي حينما استولى البريطانيون على المستعمرات الهولندية في جنوب أفريقيا

وملقا (Malakka) وسيلان. فمن الآن فصاعدا تعين على التجار الذين يرغبون في المتاجرة مع المستعمرات البريطانية الواقعة في خلف البحار أن يكون ثلاثة أرباع العاملين في السفن الناقلة بضائعَهم من حملة الجنسية الإنجليزية، ويجوز لهذه السفن التعريج على تلك الموانئ التي تخضع للسيطرة البريطانية ليس إلا. وهكذا صار نهجا معمولا به أن ترتفع الضريبة الجمركية الواجب تسديدها في موانئ الهند إلى الضعف في حالة وصول الحمولة بسفينة غير بريطانية. علما أن هذا الإجراء كان يطبق بلا اعتبار لماهية الإقليم الأصلي الذي جاءت منه السفينة أو البضاعة[65].

وفي الوقت ذاته استمر الصراع بين بريطانيا وهولندا، فقد حاولت كل واحدة من القوتين الاستعماريتين التدخل في المناكفات والخصومات المحلية، وذلك من أجل كسب حلفاء يناصرونها. وكيفما كانت الحالة ففي المعاهدة البريطانية الهولندية، المبرمة في العام 1824، حددت كلتا القوتين مناطق نفوذهما ودائرة مصالحهما الخاصة في جنوب شرقي آسيا بنحو مستديم؛ فقد رسمتا حدا فاصلا يمر في منتصف مضايق ملقا وسنغافورة وحتى بحر الصين الجنوبي. وهكذا أصبحت ملكية الجزر والبلدان والمياه(*) الواقعة شمالا تعود إلى بريطانيا، وأن ملكية ما هو إلى الجنوب من هذا الخط الفاصل، يعود إلى هولندا. وفيما وافق الهولنديون على شروع البريطانيين في ترميم وتوسيع ميناء سنغافورة، تنازل البريطانيون في المقابل عن تأسيس وكالات تجارية في سومطرة أو في الجزر الواقعة إلى الجنوب من سنغافورة[66].

(*) أي البحار والمضايق البحرية. [المترجم].

7

المحيط الأطلسي

«كانت القوانين المسماة The Navigation Acts بمنزلة المقدمة للحرب البحرية الثانية بين بريطانيا وهولندا التي دارت رحاها بين العامين 1665، 1667م في المستعمرات، والتي نجحت فيها الشركة الملكية الأفريقية (البريطانية) في كسر شوكة احتكار هولندا للاتجار في المستعبدين مع الهند الغربية»

«لو تغيرت الظروف ثانية ربما كنا سنمتلك هنا (في إشبيلية) مستودعات تعج بالبضائع، أما أنتم (في ليما) (Lima) فستكون حالتكم على النقيض من هذا. (ولهذا السبب)، فإذا صادف أن انتقلتم إلى تييرا فيرمي (Tierra Firme)(*)، فإن طلَبنا منكم هو ألا تبيعوا، بأي حال من الأحوال، الدار الكائنة في مدينة ليما، فنحن نعتزم تأسيس شركة تجارية جديدة، وكلنا أمل أن يحالفنا الحظ ونغريكم بالانتقال (من تييرا فيرمي) إلى ليما ثانية، وذلك لقيادة الشركة، بوصفكم شركاءنا في هذا المشروع. [...] علما أن أحب شيء بالنسبة

(*) تييرا فيرمي هو مصطلح أطلق على الجزء الجنوبي من السواحل المحيطة بالبحر الكاريبي وخليج المكسيك، أي من الممتلكات الساحلية، التي كانت من ممتلكات إمبراطورية إسبانيا الجديدة. [المترجم].

إليّ، هو أن تواصلوا العمل هناك [في ليما] خمسة أو ستة أعوام، أو المدة، التي تحلو لكم، أو لنقل، وكحد أدنى، طوال المدة التي ستعمل فيها الشركة التجارية، التي نزمع تأسيسها، [...].

أما في اليوم الحاضر، فإننا في ضائقة شديدة، وذلك لأننا، حتى الآن، لم نتسلم من السفينة التي يقودها القبطان كارينو (Crreno)، والتي غادرت في 4 نوفمبر من العام المنصرم، أي إشعار يفيد بسلامتها. هذا ولم تصل، منذ ذلك الحين، أي سفينة آتية من إسبانيا الجديدة، أو من جزيرة هيسبانيولا»(*)(1).

فرانسيسكو دي إسكوبار (Francisco de Escobar)

إن هذا الخطاب الذي وجهه التاجر الإشبيلي فرانسيسكو دي إسكوبار، في العام 1553، إلى شريكه المقيم في مدينة ليما، يعكس المخاطر، التي كانت تكتنف التجارة والملاحة البحرية في المحيط الأطلسي، وتعكس القلق، الذي كان ينتاب الطرفين على جانبي المحيط الأطلسي، الطرفين اللذين كانا يتطلعان بفارغ الصبر إلى وصول إشعار من سفنهم الماخرة عباب المحيط الأطلسي(**). وعلى الرغم من عدم اليقين بالعودة بسلام تغلبت طائفة من الملاحين على الأطلسي، في منتصف القرن السادس عشر. ومنذ ذلك الوقت بدأت عمليات تبادل منتظمة. وجرى هذا التغلب على مراحل متعددة، تخللها تراجع واضح عن اعتبار أن هذا البحر هو بحر الظلمات.

فحينما أبحر الفايكنغ في القسم الشمالي من المحيط الأطلسي، مزمعين السفر من أيسلندا إلى غرينلاند، لربما لم يخطر على بالهم أنهم، وبسفنهم الشراعية، قد وضعوا أقدامهم في محيط لا قدرة لهم على التكهن بأبعاده. فالأغلبية العظمى من الأوروبيين كانت تعتبر «أعمدة هرقل»(***) حائلا لا يمكن اجتيازه. إن كريستوفر كولومبوس هو الذي بيّن لهم أن بالإمكان التغلب على الأطلسي(****). عند ذلك أدرك الأوروبيون أن

(*) ثانية أكبر جزر الأنتيل (Antillen)، وتقع شرقي كوبا. [المترجم].

(**) الذي كان يطلق عليه «بحر الظلمات». [المترجم].

(***) أعمدة هرقل هو الاسم الذي أطلقه الرومان على مضيق جبل طارق، أي على المضيق الذي يوصل ما بين البحر المتوسط والمحيط الأطلسي. وهرقل هذا هو بطل الميثولوجيا الإغريقية. وتقول الأسطورة إنه شق ذات يوم الصخر لفتح مضيق جبل طارق، الذي يبلغ عرضه 15 كيلومترا، وتشرف عليه الصخرة المقسومة إلى نصفين كانا يعتبران حدا للعالم القديم. [المترجم].

(****) يعتقد بعض العلماء أن هناك من سبق كولومبوس في اكتشاف العالم الجديد، ويدللون على ذلك من خلال مخطوطات كتبها كولومبوس بنفسه، يؤكد فيها وجود آثار أفريقية عند وصوله لأمريكا، مما يدعم قولا تاريخيا مُفاده أن أبا بكر الثاني، الذي حكم إمبراطورية مالي في القرن الرابع عشر، قد اكتشف أمريكا قبل كولومبوس بنحو 200 عام. [المترجم].

بعضا منهم قد انتصر على الأطلسي عمليا، وأنهم باتوا يمتلكون شبكة مراكز يستطيعون الانطلاق منها، بغية الوصول إلى مراكز أخرى. وفي الزمن التالي تعزز اليقين لدى العديد من الملاحين والتجار والمولعين باستكشاف المجهول أن بالإمكان عبور الأطلسي، للوصول إلى بحار أخرى، إلى المحيط الهادئ على سبيل المثال[2].

1 - في الطريق إلى العالم الجديد

في النصف الأول من القرن الرابع عشر نجح شخصان يتحدران من جنوا، هما لانزاروتو مالوسيلو (Lanzarotto Malocello) ونيكولوس دا ريكو (Niccoloso da Recco)، في إعادة اكتشاف أرخبيل الكناري (Kanaren)، حيث إن مجموعة الجزر هذه كانت معروفة في عصور التاريخ القديم أصلا.

وفي بادئ الأمر ادعت البرتغال أنها هي، دون سواها، صاحبة الحق في هذا الأرخبيل. بيد أن قشتالة [الإسبانية] بدأت بالاستيلاء على هذه الجزر، مبررة حقها بعقد الشراء الذي أُبرم، في العام 1477، بين الملكة الكاثوليكية [ملكة قشتالة] وعاهل الأرخبيل وقرينته. تجدر الإشارة إلى أن السيطرة على الغوانش (Guanchen)، أي على سكان الأرخبيل الأصليين، استغرقت فترة طويلة نسبيا، ولم تستتب الأمور إلا في العام 1496، حين تحقق دمج جزر الكناري بمملكة قشتالة. ومارست هذه الجزر دورا مهما في تكريس الهيمنة الإسبانية على العالم الجديد، حيث إنها كانت بمنزلة «ملعب للتدريب» على التوغل في العالم الجديد. وحيث إنهم كانوا يصلون إلى جنوب إسبانيا في فترة لا تتعدى أكثر من أسبوع واحد فقط، إذا انطلقوا بسفنهم الشراعية من جزر الكناري، لذا حدثت عملية الدمج بسرعة كبيرة في المنظور النسبي[3].

ومثلهم مثل بقية غزاة العالم الجديد كانت دوافع المحتلين [الإسبان] ذات طبيعة اقتصادية وسياسية ودينية. وفيما حاز بعض المستوطنين [في أرخبيل الكناري] أراضي زراعة شاسعة، حاز البعض الآخر منهم أراضي متواضعة المساحة. وفي المقام الأول شرع المستوطنون [في جزر الكناري] في زراعة الحبوب وإنتاج السكر. ومارس رجال الأعمال الهولنديون والجنويون [نسبة إلى جنوا] دورا محوريا في تأسيس صناعة السكر. وفي حدود العام 1516 بلغ عدد سكان الجزر نحو 25 ألف نسمة. وكانت نسبة السكان الأصليين قد بلغت نحو ربع القاطنين في الأرخبيل. أما البقية فقد توزعوا على مستوطنين

من أصول إسبانية وبرتغالية ومستوطنين أفارقة وأقنان من جنس المورو، أو المور(*)، وتولى الإسبان ترحيل الأفارقة والأقنان المورو إلى أرخبيل الكناري، وذلك لاستخدامهم في مزارع السكر.

وبقدر تعلق الأمر بمواصلة الرحلة باتجاه العالم الجديد شكَّل الأرخبيل محطة مؤقتة غاية في الأهمية بالنسبة إلى الملاحين المتطلعين إلى بلوغ هذا العالم. لأنهم كانوا يتزودون من هذه الجزر، بالمؤن التي سيحتاجون إليها، وهم يبحرون إلى الأقاليم المستهدفة. وينطبق ذلك على أولى رحلات الجنوي(**) كريستوفر كولومبوس أيضا. فبعدما تخلى عن خطته الرامية إلى الإبحار باتجاه الغرب، بقصد الوصول إلى الهند، على خلفية عدم تجاوب البرتغال مع خطته، تمتع كولومبوس، ردحا من الزمن، بالمساعدات النقدية التي كان يقدمها له نبلاء الأندلس. وفي خريف العام 1491 تجاوب الملوك الكاثوليك معه ومع مراميه، وعزم التاج على التوسط لتمكينه من الحصول على ما يحتاج إليه من قروض لتغطية تكاليف حملاته الاستكشافية، وتكاليف السفينتين اللتين سترافقانه: بينتا (Pinta) ونينيا (Nina)، وفي المقابل تحمل كولومبوس تكاليف تجهيز سفينة سانتا ماريا (Santa Maria). ويكمن تفسير حصول كولومبوس على العديد من المزايا بأن التقدم الذي أحرزه البرتغاليون في اكتشاف الطريق إلى الهند قد شجع التاج الإسباني على التفكير في أن يبادر الإسبان أيضا باكتشاف عوالم وأقاليم أخرى جديدة.

وفي 3 أغسطس 1492 انطلق كولومبوس من ميناء بالوس (Palos) ليجوب البحار. وكانت جزر الكناري هي محطته الأولى، التي ما لبث أن غادرها باتجاه الغرب في 6 سبتمبر. وفي 12 أكتوبر حط قدمه على أرض Guanahani، التي أطلق عليها اسم سان سلفادور - والتي باتت تعرف حاليا باسم واتلينغ (Watling Island) في أرخبيل البهاما Bahamas)). وبعدما عرَّج بسفنه على جزر أخرى أبحر بمراكبه الشراعية، من ثم، بمحاذاة ساحل كوبا، وأرسى سفنه، في 6 ديسمبر، قبالة جزيرة

(*) المورو أو المور والجمع الموريون، مصطلح ذو استخدام شعبي وعامي، يُطلق على سكان شمال أفريقيا، أي على المنطقة المغاربية. كما أنه يمكن أن يشير، بالتحديد، إلى مغربي. ويطلق المصطلح من دون تمييز عرقي أو ديني أو ثقافي واضح. وفق الموسوعة البريطانية (بريتانيكا) فالموريون هم السكان المسلمون في شبه الجزيرة الأيبيرية، أي الأندلس، أو ما بات يُعرف اليوم بإسبانيا والبرتغال. كما يشير مصطلح المور إلى المزيج العربي والأمازيغي والأوروبي، الذي تشكل بعد فتح الأندلس، وفق المصدر نفسه. [المترجم].

(**) نسبة إلى مدينة جنوا الإيطالية. [المترجم].

أطلق عليها اسم La Espanola (الإسبانية). وقرر الشروع في العودة إلى الوطن في 16 يناير 1493. وبسبب العواصف تعين عليه تعليق الرحلة والتوقف، مرة في جزيرة الأزور (Azoren)، ومرة ثانية في لشبونة. وبعدما استقبله ملك البرتغال - الذي لم يغب عن باله التشديد على حق البرتغال في الجزر المكتشفة حديثا - واصل كولومبوس رحلته فوصل إلى إسبانيا في 15 مارس 1493. وفي إسبانيا، وفي مدينة برشلونة على وجه التحديد، حظي هو والهنود الحمر الذين جلبهم معه من العالم الجديد باستقبال حافل وتكريم كبير من قبل عاهل البلاد وزوجته. وبعد مرور بضعة شهور (في 25 سبتمبر 1493)، أبحر ثانية بصحبة أسطول أكبر. واستمرت هذه الرحلة، الرحلة الثانية، حتى العام 1496، وفي هذه المرة أيضا كانت وجهته أرخبيل الأنتيل (Antillen). وجرى هنا اكتشاف بورتوريكو والساحل الجنوبي من كوبا وهايتي وجمايكا ووُضع حجر الأساس للمستعمرة المسماة لا إزابيلا (La Isabela) الواقعة في أرخبيل Hispaniola (أرخبيل إسبانيا). وخلال رحلته الثالثة، ومن قبل أن يعرِّج - مرة ثانية - على أرخبيل Hispaniola، نزل كولومبوس في أمريكا الجنوبية وتوغل فيها حتى بلغ مصب نهر الأورينوكو (Orinoco)(*). وفي هذه الأثناء اشتكى نفر من المستوطنين، في البلاط الإسباني، من تصرفات كولومبوس وأخيه - الذي كان يمارس، من حين إلى آخر، وظيفة قبطان السفينة المسماة لا إزابيلا (La Isabela). وأسفرت هذه الشكوى عن إرسال حاكم جديد إلى الجزيرة المسماة La Espanola (بالإسبانية: Hispaniola). ولم يدم الأمر طويلا حتى أمر الحاكم الجديد بترحيل الأخوين إلى إسبانيا، مكبلين بسلاسل من حديد. بيد أن ملك البلاد عفا عن المستكشف الكبير ووافق على تنظيم رحلة استكشافية رابعة، هدفها العثور على ممر بحري بين كوبا وجنوب أمريكا. وهكذا انطلق كولومبوس بسفنه الشراعية، يبحر بمحاذاة سواحل أمريكا الوسطى في الهندوراس وبنما. غير أن الحظ لم يحالفه في هذه المرة، فقد دهمته المخاطر، وأرهقه تكرار التمرد والعصيان، وأنهك صحبَه

(*) نهر الأورينوكو هو واحد من أطول أنهار قارة أمريكا الجنوبية، حيث يبلغ طوله نحو 2140 كيلومترا، ويغطي نحو 880 ألف كيلومتر. ويقع 76.3 في المائة منه داخل أراضي فنزويلا والبقية في كولومبيا. وتقع منابع النهر في جنوب فنزويلا بالقرب من حدود البرازيل، ويصب في المحيط الأطلسي. وعلى رغم أن مصب النهر قد اكتُشف من قبل كولومبوس في 1 أغسطس 1498، خلال رحلته الثالثة، فإن منبعه اكتُشف في العام 1951، أي بعد 453 سنة من قبل فريق من فنزويلا وفرنسا. [المترجم].

الجوعُ والأمراضُ. وهكذا، وبخيبة أمل كبيرة، عاد كولومبوس إلى إسبانيا حيث توفي في العام 1506 في مدينة بلد الوليد (Valladolid)(*) الواقعة في وسط إسبانيا[4].

ومضى استكشاف عالم الأطلسي قدما، بلا كولومبس. ولا تفوتنا الإشارة هنا إلى أمريكو فسبوتشي (Amerigo Vespucci)، المستكشف الذي تحدث عن السواحل الشمالية لأمريكا الجنوبية - المسماة باسمه - على رغم أنه ووَفق أغلب التكهنات لم ير هذه السواحل قط. هناك أيضا جوفاني كابوتو (جون كابوت) (Giovanni Caboto, John Cabot)، المستكشف والرحالة الإيطالي الذي عمل لحساب البريطانيين، واكتشف في العام 1497، بعض أقاليم أمريكا الشمالية. وهناك أيضا بيدرو ألفاريز كابرال (Pedro Alvares Cabral)، البرتغالي الذي اكتشف البرازيل. من ناحية أخرى اجتاز فاسكو نونييت دي بالبوا (Vasco Nunez de Balboa) وصحبه، في العام 1513، أراضي بنما مشيا على الأقدام، ورأى أول مرةٍ المحيطَ الهادئ، وأطلق على هذا البحر العظيم اسم Mar Del Sur (بحر الجنوب، Südsee). أما اكتشاف سواحل فلوريدا الراهنة فإن الفضل فيه يعود إلى الإسباني خوان بونثي دي ليون (Juan Ponce de León). على صعيد آخر وصل خوان دياز دي سوليس (Juan Diaz de Solis) في العام 1516 إلى النهر المسمى ريو دي لا بلاتا (Rio de la Plata). والأمر الجوهري في مسيرة التوسع الأوروبي هو أن الحدود الفاصلة بين مصالح البرتغال وإسبانيا قد رُسِّخَت بنحو واضح. وفي ضوء هذا التطور، ناشد كل من العاهلين: إيزابيلا(**) ملكة قشتالة، وفرناندو ملك أراغون، البابا إسكندر السادسَ أن يُصدر وثيقة (Bullen) تمنحهما، بنحو لا رجعة فيه، الحقَّ في إرسال بعثات تبشيرية إلى الأقاليم، التي اكتُشِفت، وتلك التي ستكتشف لاحقا. وخلافا لمناشدة إيزابيلا وفرناندو للبابا، دخل عاهل البرتغال جواو الثاني (Johnn II) في

(*) اشتهرت باسم بلد الوليد أيام الحكم الإسلامي لإسبانيا نسبة إلى الخليفة الوليد بن عبدالملك. [المترجم].

(**) إيزابيلا ملكة قشتالة وليون هي التي شنت، بالتعاون مع زوجها فرناندو ملك أراغون، حملة عسكرية للاستيلاء على مدينة غرناطة من حكامها بني الأحمر. وكانت غرناطة آخر معاقل المسلمين في الأندلس. وبسقوط حكم أبي عبدالله في العام 1492 انتهى الحكم الإسلامي في الأندلس. وقد أمرت إيزابيلا بإنشاء محاكم التفتيش، سيئة السمعة، فهذه المحاكم طردت ثلاثة ملايين من المسلمين، وأجبرت من لم يغادروا الأندلس بعد سقوطها على اعتناق المذهب الكاثوليكي. [المترجم].

مفاوضات مباشرة مع إسبانيا. واتفقت الدولتان بموجب معاهدة توردیسیلاس (Tordesillas)، في 7 يونيو 1494، على خط هدنة يتوافق مع خط الطول 46 درجة، وفق مفاهيم اليوم. ويمر هذا الخط بنحو 1200 ميل بحري غرب جزر الرأس الأخضر. وبناء عليه جعل من بعض أجزاء البرازيل (الواقعة في الشمال الشرقي من البلاد) ممتلكات برتغالية. وعموما يمكن القول إن الدولتين قد اتفقتا على ترسيم حدود مناطق نفوذهما، بنحو يضمن أن تكون للبرتغال السيادة على السواحل الأفريقية المطلة على الأطلسي، والواقعة إلى الجنوب من رأس بوجادور. وبحكم هذا القرار، ضمن البرتغاليون لأنفسهم، السيطرة على الرحلات المتجهة إلى آسيا. وفي المقابل بات من حق الإسبان الإبحار في ذلك الجزء من المحيط الأطلسي الواقع إلى الشمال من رأس بوجادور، والإبحار جنوبا فقط في حالة إبحار سفنهم إلى الغرب من خط الهدنة؛ وبفعل هذه المعاهدة صار مصب نهر بلاتا من الممتلكات الإسبانية؛ علما أن الأراضي المحيطة بهذا المصب شكلت، لاحقا، ما صار يُعرف بالأرجنتين.

إن اضطلاع ملاح برتغالي يعمل لحساب إسبانيا، اسمه فرنادو ماجلان، بالالتفاف حول العالم بين العامين 1515 و1522 هو الحدث الذي أشعل فتيل الصراعات والعداوات بين الدولتين [البرتغال وإسبانيا] في جنوب شرقي آسيا. وفيما ثبّت الإسبان أقدامهم في الفلبين، في العام 1527، ابتاع البرتغاليون جزر التوابل أو جزر الملوك (Moluken) كما سُمّيت أيضا، وباتت بالتالي تخضع لنفوذ البرتغاليين.

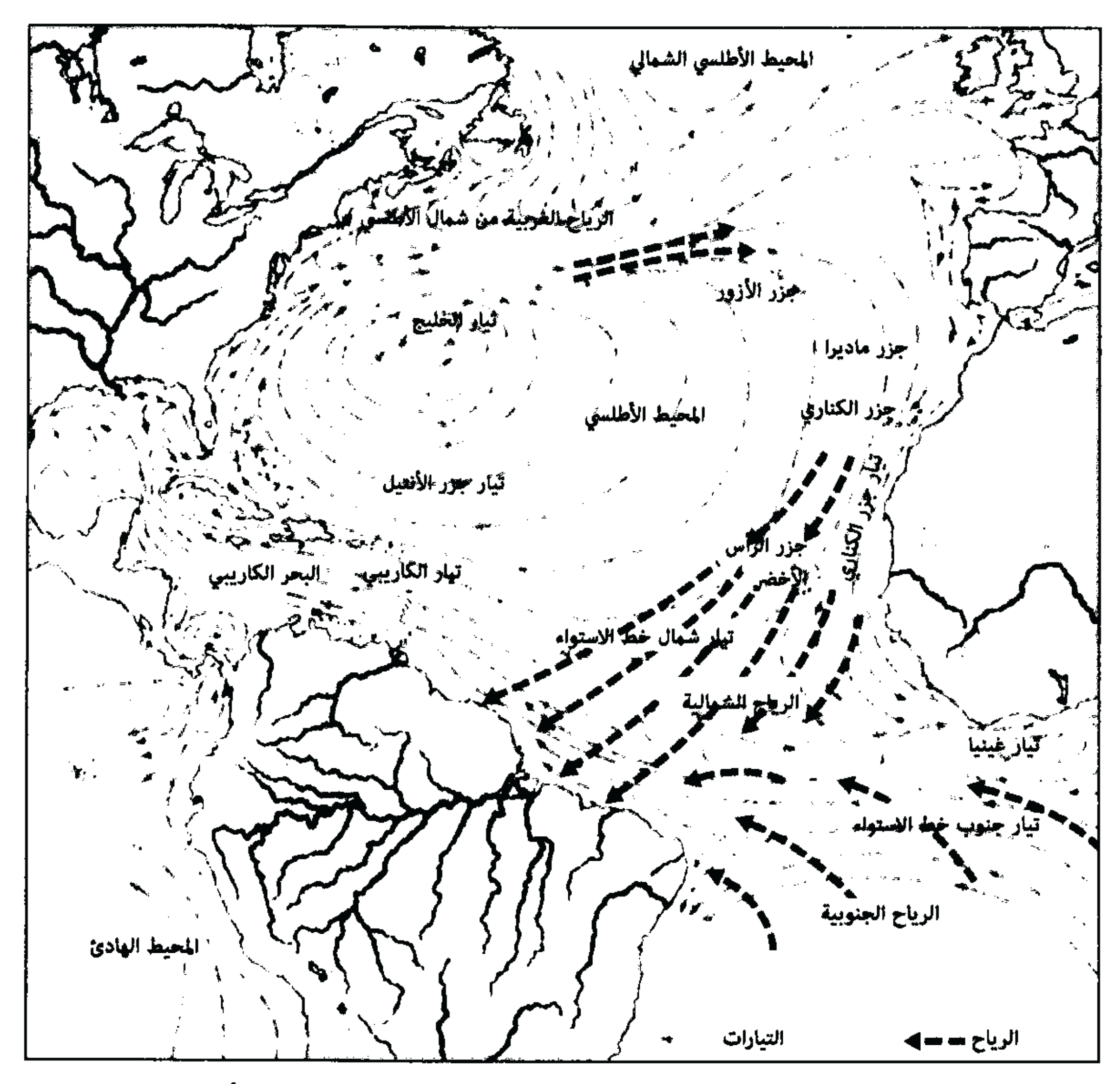
لقد كان كولومبوس أول من حوّل الأطلسي من عائق مرهوب إلى فضاء رحب. وتبقى هذه الحقيقة قائمة حتى إن أخذنا في الاعتبار أن كولومبوس نفسه لم يكن يعي أبعاد ما أنجز، وأهمية ما حقق. ولأنه أخطأ في احتساب المسافة الفاصلة بين أوروبا وآسيا، لذا لم تكن لديه أي فكرة واضحة عن اتساع الأطلسي. إن ما نقوله هنا عن كولومبوس ينطبق على ماجلان كذلك. فالأخير افتقر أيضا إلى تصور تقريبي عن اتساع المحيط الهادئ. ولكن ومع مرور الأيام أدرك الإنسان أن عبور الأطلسي لا يفضي إلى آسيا، بل إلى العالم الجديد. وتبعا لهذا غدا التغلب على «أعمدة هرقل» إنجازا يبرر الهيمنة الإسبانية العالمية

الأبعاد، أعني أنه بات يبرر الشعار الوطني الإسباني: "plus ultra"، أي: امض قدما بلا توقف.

وواظب البرتغاليون على رسم الخرائط البحرية، معتمدين على خرائط الكرة الأرضية التي كانت تصمم في مدينة نورنبيرغ الألمانية. ومن خلال مؤلف مارتن فرنانديز دي إنسيسو (Martin Fernandez de Encisos) الموسوم «ملخص الجغرافية» (Suma de geographia) العائد إلى العام 1519، نلحظ بيسر أن بعض الملاحين والجغرافيين قدموا، في تلك العصور المبكرة نسبيا، إرشادات للسفن الماخرة عباب البحار العظيمة، الماخرة في الكاريبي أيضا، بفضل قوة الرياح، وبفضل ما تستخدم من أشرعة. وسرعان ما تُرجم هذا الكتاب إلى الإنجليزية، وصدرت منه طبعات كثيرة، مثله في ذلك مثل معجم الملاحة، المؤلَّف من قِبل إسباني آخر اسمه Martin Cortes، وعنوانه Breve compendio de la sphera y del arte de navegar، والذي ترجمه إلى الإنجليزية ونشره البريطاني ريتشارد إيدن (Richard Eden) تحت عنوان «فن الملاحة» (The Arte of Navigation) (1551، 1554)[5].

وغني عن البيان أن الواجب ما كان يفرض على الراغب في عبور الأطلسي أن يحيط علما بوضع هبوب الرياح في البحر المعني فقط، بل كان يفرض عليه، أيضا، أن يكون عارفا بجريان التيارات المائية. فتيار الكناري أو تيار الكاريبي، الذي يهب من البرتغال إلى الأطلسي مرورا بأرخبيل الكناري، يضمن على سبيل المثال الوصول إلى بر أمريكا الجنوبية بيسر نسبيا. أما تيار الخليج(*) فيهب على برمودا والأزور وعلى الجزء الشمالي من المحيط الأطلسي، فيحط عصا الترحال في بحر الشمال في نهاية المطاف. وفيما كان هذا المسار يناسب رغبات السفن الشراعية، المبحرة من الشرق إلى الغرب، ما كان في مستطاع السفن الشراعية المبحرة في الاتجاه المعاكس، أي المتجهة من الغرب إلى الشرق، الوصولُ إلى أهدافها بيسر، أي نادرا ما كان بإمكانها حطُّ الرحال بالشرق، فهي كانت تعجز عن ذلك، حتى إن أبحرت وفق مسار متعرج[6]. ولتحديد تموضع (Global

(*) أو تيار المياه الدافئة، يتدفق في خليج المكسيك. [المترجم].



الخريطة (13): جريان التيارات المائية واتجاهات الرياح في المحيط الأطلسي

(Positioning) السفينة استخدم الملاحون الإسطرلاب(*) وعصا يعقوب (Jakobstab) أو الفرجار لقياس المسافة على الخريطة، وآلة أخرى تُستَخدم لقياس الزوايا والمسافات وتساعد على معرفة ارتفاع الأفلاك وخطوط العرض. ويطلق على هذه الآلة الفلكية اسم Sonnendeklinationstabellen.

على صعيد آخر تركت الموانئ التي انطلقت منها السفن، والمسارات التي اقتفتها هذه السفن وهي تمخر عباب البحر، بصماتها على تصورات أبناء تلك العصور عن الأطلسي. فالإنجليز مثلا أطلقوا، من منظورهم الخاص، على شمال الأطلسي اسم «المحيط الغربي» (Western Ocean)، أو بحر الشمال؛ ومن

(*) هذه الآلة كانت بمنزلة ساعة الجيب بالنسبة إلى علماء الفلك في العصور الوسطى. فهي نموذج ثنائي البعد للقبة السماوية. ويظهر كيف تبدو السماء في مكان محدد، وعند وقت معين. [المترجم].

ناحية أخرى درجوا على تسمية جنوب الأطلسي في بادئ الأمر «بحر إثيوبيا»، وفي الزمن التالي «البحر الإسباني»[7].

ونلاحظ من هذه التسميات أنه لم يكن هناك محيط أطلسي واحد، بل كان هناك ثلاثة على أدنى تقدير، ثلاثة يختلف بعضها عن البعض الآخر، تبعا للمناخ والبيئة واتجاه هبوب الرياح ومجرى التيارات البحرية: فالأطلسي الشمالي يربط مجتمعات شمال أوروبا - في بادئ الأمر – بسواحل نيوفاوندلاند، الغنية بالسمك، وفيما بعد بالمستوطنات المنتشرة على الساحل الشرقي من أمريكا الشمالية، وببعض جزر الكاريبي. أما الأطلسي الإسباني فإنه قرّب بين إشبيلية والبحر الكاريبي والمستعمرات الإسبانية المنتشرة في وسط وجنوب أمريكا. أضف إلى هذا أنه كان هناك، أيضا، الأطلسي البرتغالي (Luso-Atlantik)، الذي امتد من لشبونة وحتى البرازيل، لكنه اتسع، في الوقت ذاته، فبلغ أفريقيا. وخلال القرنين السابع عشر والثامن عشر اجتمعت هذه الدول على استغلال مادة دسمة، شكلت، بلا قصد منها، دافعا جوهريا لانطلاقة هذا التطور: المستعبَدين السود. وبهذا النحو لم يتشكل أطلسي واحد جمع بين المستوطنين الأمريكيين وسكان أمريكا الأصليين، أعني الهنود الحمر، بل تشكل أيضا أطلسي أبيض وأطلسي أسود، علما أنه كان ثمة تداخل بين هذه التشكيلات[8].

2 - المنافسة بين الإسبان والبرتغاليين

انطلاقا من جزر الكناري والأزور ترك الإسبان والبرتغاليون بصماتهم على وسط وجنوب الأطلسي. وفي غضون ذلك حرض الاهتمامُ بجني الذهب القومَ على شن المزيد من الحملات الاستكشافية. وبما أن عملية تصفية الذهب في الكاريبي لم يُكتب لها عمر طويل، إذ سرعان ما فقدت أهميتها الاقتصادية – لأن الثروات المحصلة منها، نادرا ما كانت تتناسب مع توقعات المستكشفين - فقد توجهت أنظار الكونيستدوريس (Konquistadoren)(*)، نحو المكسيك وأمريكا الوسطى، وباتجاه التوغل أكثر [في القارة الأمريكية] حتى بلوغ بيرو (Peru). ونجحت حملة إرنان كورتيس (Cortés) على المكسيك، وغارة فرانثيسكو بيثارو

(*) أي أنظار الجنود والمستكشفين والمغامرين الإسبان والبرتغاليين الذين استولوا على ممتلكات شاسعة في عدة بقاع من العالم باسم التاجين الإسباني والبرتغالي، وذلك بين القرنين الخامس عشر والسابع عشر. [المترجم].

(Pizarro) على إمبراطورية الإنكا (Inkas)، بفضل الدعم الذي حصلوا عليه من جماعات محلية (تتحدر من الهنود الحمر)؛ إذ كانت هذه الجماعات قد تحالفت معهما [مع الغزاة الأوروبيين اضطرارا]، وذلك لأنها كانت منهمكة في عمليات تمرد خاضتها ضد دولة الآزتيك (Azteken) وإمبراطورية الإنكا. وهكذا، وبفعل تحالفهم الإستراتيجي مع ممالك الهنود الحمر أو مع نخب محلية، عزز الجنود والمستكشفون والمغامرون (الكونيستدوريس) مكانتهم، وثبتوا الإطار الذي سيرتكز عليه النظام الإسباني في الأطلسي.

تجدر الإشارة هنا إلى أن تعداد السكان الأصليين قد تراجع بنحو كبير بفعل الأمراض التي نقلها إليهم الأوروبيون؛ فبعد مرور مائة عام على وصول الأوروبيين انخفض عدد السكان الأصليين - في المكسيك مثلا - من 10 - 15 مليونا في العام 1519 إلى مليون ونصف المليون. في غضون ذلك، شجع اكتشاف مناجم الفضة واستحداث تجمعات سكنية لإقامة المستوطنين المتحدرين من الدولة المستعمرة الراغبين في الهجرة على ركوب البحر، بلا اعتبار للمخاطر التي تنتظرهم في المحيط الأطلسي. وحتى العام 1600 هاجر نحو 50 ألف إسباني إلى أقاليم البحر الكاريبي، وإلى إسبانيا الجديدة (Neuspanien) وغرناطة الجديدة (Neugranada) على وجه الخصوص[9]. وكان التاج [الإسباني] - الذي هو صاحب القول الفصل في منح تراخيص الهجرة[10] – يفضل أن يكون المهاجرون من سلك الموظفين ومن رجالات الكنيسة، ومن أولئك الأشخاص، بنحو مخصوص، الذين يتشاركون في الروابط الدينية (Orden)، وذلك لتكليفهم جميعا بإدارة المستعمرات الجديدة وتنصير سكان البلاد الأصليين. ولإدارة المستعمرات بالنحو المناسب لتصورات التاج، عُيِّن نواب للملك لحكم إسبانيا الجديدة (الكاريبي والمكسيك وأمريكا الوسطى) وبيرو (الممتدة من بنما حتى آخر إقليم من ناحية الجنوب في [قارة] أمريكا الجنوبية). وكما كانت الحالة مع رحلات الأفراد سارت التجارة، أيضا، عبر الأطلسي؛ علما أن الغرفة التجارية (Casa de la Contratacion, House of Trade) في إشبيلية هي التي كانت تتولى تنظيم هذه الرحلات. وفي المقابل اختصت الجمعية التجارية (consuladis) في إدارة وتنظيم القضايا التجارية في إشبيلية ومدينة مكسيكو (مكسيكو سيتي) وليما[11].

وبقدر تعلق الأمر بما نحن في صدد الحديث عنه، لا بد لنا من الإشارة إلى الرحلات البحرية التي تولت تنفيذها، بنحو جوهري، السفن المسماة carrera de indias

(أسطول جزر الهند)؛ فهذه الرحلات اكتسبت أهمية كبرى، بالنسبة إلى تكريس الروابط بين إسبانيا ومستعمراتها. ولا تفوتنا الإشارة إلى أن هذه السفن كانت مشيدة، وفق طراز حديث، وفق طراز سفن «الغاليون» (Galeeones)، أعني السفن المزودة بثلاثة أشرعة. ومنذ العام 1564 آثر المرء تجزئة الأسطول إلى قافلتين، تنطلقان من إشبيلية – ومن مدينة شلوقة (Sanlucar de Barramenda) أو «المساجد» [وفق الاسمين اللذين تداولهما وقتذاك مسلمو الأندلس]، أو من مدينة قادس. أما السفن المسماة «أسطول تييرا فيرمي» (Tierra Firme) فقد كانت سفنا مخصصة لنقل البضائع بالدرجة الأولى galeones. وكانت هذه السفن تنطلق في أغسطس، أولا إلى ميناء كارتاهينا (Cartagena) ومن ثم إلى ميناء نومبر دي ديوس (Nombre de Dios)، [بالإسبانية: اسم الله] الواقع في برزخ بنما (Isthums von Panama). ومع وصول القوافل جرت العادة على أن يشرع القوم في تنظيم المعارض ذائعة الصيت التي كانت تسهل على التجار شراء ما يحتاجون إليه من سلع جاءت بها القوافل البحرية، والتي تُنقَل، من ثم جنوبا. بواسطة حيوانات الأحمال وطوابير الحمالين والمراكب. وكانت فضة البيرو تُنقل بالاتجاه المعاكس من كاياو (Callao) على شواطئ المحيط الهادئ، مرورا ببرزخ بنما، ووصولا إلى القوافل المهيأة للعودة من حيث أتت [إلى كاياو]. أما القافلة البحرية الثانية، قافلة إسبانيا الجديدة (flota de Nueva Espana)، فإنها كانت تمخر في شهر أبريل، مستعينة بالأشرعة وبقوة الرياح الشمالية الشرقية (Nordostpassat) إلى برزخ فيراكروز (Veracruz)، أي إلى موانئ إسبانيا الجديدة، عبر الكاريبي، ومضيق شبه جزيرة يوكاتان (Yucatán) وخليج المكسيك. وللشروع في رحلة العودة كانت سفن القافلتين تلتقي في مارس في مرسى هافانا بكوبا، وذلك لإنجاز الإصلاحات المطلوبة، وللتزود بالمؤن، وذلك قبل أن تواصل هذه السفن رحلتها المشتركة - مستعينة بالرياح الغربية - إلى إشبيلية أو قادس أو شلوقة/المساجد (Sanlucar de Barramenda). وكانت رحلة الذهاب تستغرق في المتوسط 75 يوما، إذا ما انطلقت السفينة من قادس، و91 يوما إذا ما أبحرت من ميناء شلوقة؛ أما رحلة الإياب انطلاقا من برزخ بنما (Isthmus von Panama) فإنها كانت تستغرق نفس عدد أيام رحلة الذهاب. وكانت رحلات سفن الأسطول المسمى «تييرا فيرمي» (Tierra Firme) تستغرق الفترة الزمنية نفسها. وغني عن البيان أن الفترات الزمنية المذكورة ليست سوى فترات مبنية على توقعات، وتسري في المتوسط فقط، فالقاعدة

العامة هي أن الرحلات قد تستغرق أياما أكثر أو أقل. وإذا كانت السفن قد درجت، في مستهل رحلاتها، على أن تبحر محملة بالمعادن النفيسة، وبأصباغ قرمزية ونيلية وبالجلود واللؤلؤ وبأخشاب صباغة، فإنها أخذت تبحر إلى إسبانيا، في الأزمنة المتأخرة، محملة بالتبغ والكاكاو أيضا[12].

وأسفر اكتشاف مناجم الفضة في إقليم بوتوسي [Potosi في بوليفيا الحالية]، والتقدم الذي أُحرِز في مجال عملية استخلاص وتنقية الفضة من الشوائب (Amalgamationsverfahren)، عن تعاظم تصدير الفضة. ودرج أصحاب الشأن على إعداد قوافل تستخدم اللاما لنقل المعدن النفيس من بوتوسي - وعبر سلسلة جبال الأنديز (Anden) - لشحنه في سفن تمر ببرزخ بنما، لتواصل رحلتها، من ثم إلى أوروبا. وأدت إشبيلية دورا محوريا في انتشار الفضة في المعاملات التجارية الأوروبية، وفي وصول هذا المعدن إلى الدول الأوروبية التي كانت إسبانيا تسيطر عليها عسكريا. بالإضافة إلى هذا وذاك مارست فضة أمريكا دورا مهما في التجارة مع آسيا؛ فلولا امتلاك الفضة لكان من الصعوبة بمكان النهوض بهذه التجارة. ولتنفيذ الصفقات التجارية المختلفة استخدم أصحاب الشأن رحلات بحرية منتظمة تتردد بين أكابولكو (Acapulco) [في المكسيك] ومانيلا [في الفلبين][13].

وفي أواخر القرن السادس عشر تولى تجار مكسيكيون النهوض بمتطلبات التجارة السلعية بين بيرو وآسيا. على صعيد آخر استُخدِمت الفضة في سداد فواتير شراء بضائع صينية مختلفة، من قبيل الحرير والخزف والمنتجات المطلية ذائعة الصيت؛ وخلال القرن السابع عشر اتسع حجم هذه العمليات التجارية مع مانيلا، بحيث إنها كانت - من حين إلى آخر - تتفوق على تجارة إسبانيا مع أقاليم الأطلسي. واستجابة للضغوط التي مارسها تجار يتحدرون من إشبيلية وضع ملك البلاد حدودا قصوى لحجم وعدد السفن الشراعية، المبحرة من أكابولكو إلى مانيلا. والجدير بالملاحظة هو أن المتاجرة مع أقاليم الأطلسي قد تراجع حجمها خلال القرن السابع عشر، بنحو ملموس، وذلك لأن إسبانيا أرهقتها المنافسة الهولندية والإنجليزية من حين إلى آخر، فلم تعد قادرة على تهيئة وتأمين الرحلات البحرية[14].

على صعيد آخر تطور إنتاج الفضة في المكسيك ببطء مقارنة بمعدلات الإنتاج التي حققتها بيرو وقتذاك، ومن ثم لم تستطع المكسيك التفوق على البيرو، في المجال

الذي نحن في صدد الحديث عنه، إلا في خمسينيات القرن السابع عشر. وعلى خلفية هذا التطور شكلت الأصباغ القرمزية أهم سلعة تصدير مكسيكية. وكان الهنود الحمر يستخلصون الأصباغ القرمزية من القمل ومن نبات الصبار. وفرض تاج البلاد على الجماعات المحلية أن تستخدم الأصباغ الحمراء في سداد قيمة الإتاوات المفروضة عليها. وعلى خلفية الطلب الكبير على الفضة والتوسع الكبير الذي سجلته عمليات الإنتاج تطور مع مرور الأيام تقسيم العمل، بحيث تخصصت الضِّياع الريفية في زراعة القمح لسد حاجة الإسبان، وفي زراعة الذرة لإشباع طلب بقية السكان، وفي تربية حيوانات الفلاحة (أعني البغال والثيران والخيول) تجاوبا مع رغبات المزارعين. وبالإضافة إلى إنتاج السلع الفخارية تطورت أيضا نشاطات حرفية متخصصة في صياغة الذهب والفضة، وفي صناعة ملابس من نوعية فاخرة، وعربات تجرها الخيول وأثاث منزلي لإشباع طلب النخب الاجتماعية. وهكذا غدت المكسيك محور نظام استعماري يسهر فيه رجال الأعمال على مقايضة قمح إقليم بوبيلا [المكسيكي] بتبغ كوبا، ويستهلك فيه علية القوم، من سكان ما يسمى حاليا كولومبيا، الكاكاو والشيكولاتة، أي درجوا على استهلاك السلعتين اللتين أمستا وقتذاك المنتَجين الرئيسين في نظام التجارة الإقليمي[15]. وإذا أتى جل الكاكاو حينذاك من مزارع الإقليم، الذي بات يُعرف حاليا باسم غواتيمالا، فإن فنزويلا ارتقت خلال القرن السابع عشر إلى أهم إقليم منتج للكاكاو، علما أن هذا المنتج بات يُصدَّر إلى إسبانيا بمعدلات متزايدة.

وفي الوقت ذاته حققت كوبا ارتفاعا ملحوظا في حجم تجارتها وفي عدد سكانها. وفي العام 1740 حصلت شركة هافانا التجارية (Compania de Comercio de la Habana) على حق يجيز لها احتكار تجارة التبغ. وبهذا النحو صار لزاما إرسال ثلاثة ملايين رطل من التبغ الكوبي، سنويا، إلى مصانع التبغ الملكية في إشبيلية. إن تزايد الشحن البحري يعكس النشاطات الناجحة التي مارستها الشركات التجارية من ناحية، كما يشير أيضا، إلى تبلور نظام تجاري إسباني أطلسي، لم شمل أقاليم كانت هامشية حتى ذلك الزمن؛ فبفضل هذا النظام نشأت روابط متينة شملت أقاليم من قبيل حوض [نهر] ريو دي لا بلاتا (Rio de la Plata) وتشيلي وفنزويلا وأمريكا الوسطى. بحيث ارتبطت هذه الأقاليم ارتباطا وثيقا بالأقاليم الواقعة خلف الأطلسي والمحيط الهادئ[16].

وتبنى رجال الأعمال تمويل هذه الأساطيل، وتغطية تكاليف تجهيزاتها الفنية من أموالهم الخاصة، لقاء حصولهم على الأرباح، التي تحققها القوافل التجارية المعنية. من ناحية أخرى، وبفضل تعهد ملك البلاد والقوانين التي سنها، بات بوسع رجال الأعمال الثقة بالقوانين المشرعة (legal Security) والاطمئنان إلى ديمومتها. وغني عن البيان أن التزاما من هذا القبيل كان ضمانة مهمة تشير إلى أن العقود التجارية المبرمة في الوطن الأم يسري مفعولها في المكسيك وليما أو في مانيلا أيضا.

في سياق اكتشاف الطريق البحري الموصل إلى الهند استحدثت الملاحة البرتغالية منطقة جنوب الأطلسي. وعليه لا مناص من أن تؤدي الجزر الواقعة في الطريق الموصلة إلى رأس الرجاء الصالح، أعني جزر الماديرا والأزور والرأس الأخضر أو ساو تومي (Sao Tomé)، دورا مهما. فهذه الجزر ما عادت المحطات الأولى التي تقف فيها السفن التجارية وطالبو الهجرة فقط، بل هي مارست أيضا دور محطات وسيطة، تقدم خدمات جليلة للملاحة البحرية البرتغالية، وتلبي على نحو جيد شروطَ التواصل مع عالم الأطلسي الناطق بالبرتغالية - أي إنها مارست دورا لم تتراجع أهميته حتى الآن، إذا ما أخذنا بالاعتبار الأهمية المتزايدة للسفن السياحية (Cruise ships). كما أدت هذه الجزر دورا محوريا في اكتشاف عوالم برية جديدة. ولتدبير القوت لسكان الجزر شرع المرء يهتم بزراعة تلك المحاصيل على وجه الخصوص التي كانت تلقى طلبا كبيرا في الوطن الأم أيضا. وبالإضافة إلى النباتات الدارجة في أوروبا أخذ البرتغاليون يزرعون نباتات أمريكية وأفريقية الأصول. واستوطن جزرَ الماديرا والأزور فلاحون وتجار برتغاليون، ومزارعون جاءوا من إقليم فلاندر (flämische Landwirte) [في بلجيكا الحالية]، بعدما تولى تسفيرَهم إلى هناك رجالُ أعمال يتحدرون من جنوب هولندا.

بالإضافة إلى المواد الصمغية والأصباغ كانت الجزر تنتج الحبوب والعنب، والنبيذ ولحوم البقر، وعلاوة على صيد الحيتان والسمك تخصصت الجزر المذكورة في إنتاج السكر، أي المادة التي حرضهم إنتاجها على تسخير [جيوش جرارة] من قوى العمل؛ ولا نبالغ البتة إذا قلنا إن إنتاج السكر كان عاملا رئيسا في استعباد أعداد متزايدة من بني البشر، فهؤلاء المستعبدون كانوا قوة العمل الرئيسة في تحريك دواليب الإنتاج في المعامل اليدوية.

وعلى رغم أن جزر الرأس الأخضر البركانية لم تمتلك مزايا تجذب الأوروبيين إليها فإنها كانت محطة غاية في الأهمية لتزويد السفن المبحرة إلى الهند أو البرازيل، بما

تحتاج إليه من مؤن. علما أن هذه الجزر تبعد نحو 500 كيلومتر عن ساحل السنغال. وبالإضافة إلى السكان المحليين كانت تعيش، في جزر الرأس الأخضر، أقوام أخرى كان جلهم أفارقة. وذلك يفسر انتشار لغات أفريقية كثيرة وتطور لغة كانت خليطا من لغة أبناء المستوطنين البرتغاليين، الذين وُلدوا وتربّوا محليا، ولغات أفريقية (kreolische Sprachen). وهنا أيضا انتشرت زراعة السكر وتربية الحيوانات، الضروريتان لسد حاجات السفن. وخليق بنا أن نلاحظ أن أرخبيل ساو تومي (Sao Tomé) وبرينسيب (Principe) كانا قد مارسا دورا مهما في خليج غينيا. ففي هذه الجزر وطّنت البرتغال جماعات مهمشة اجتماعيا وأطفالا يهودا كانت قد أخذتهم من أهاليهم قسرا. وبفضل مناخها وتمتعها بموسمين لهطول الأمطار، وتميزها بكثرة المياه والغابات، شكّلت جزيرة ساو تومي الأرض المثالية لإنتاج السكر. ولتحريك دولاب الإنتاج في هذه الجزيرة أُجبر عشرات الآلاف من المأسورين الأفارقة على ترك أوطانهم والانتقال إلى ساو تومي. وهكذا تحولت ساو تومي إلى مركز مهم لتجميع المستعبدين المتحدرين من غينيا وأنغولا، ولنقلهم بعد ذلك إلى أمريكا[17].

وخلال القرن السادس عشر دفعت المصالح الخاصة البرتغاليين إلى المضي قُدما في سياسة التوسع الجغرافي، والتوسع في البرازيل وأنغولا. أما في الكونغو فقد سادت في بادئ الأمر علاقات إيجابية بين البلاط الحاكم في الكونغو والبرتغال. وفيما كان لدى بلاط الكونغو أمل كبير في أن يحصل من هذه العلاقة على مساندة عسكرية ودعم فني، رأت البرتغال في هذه العلاقة الفرصة المناسبة لتنصير السكان المحليين. ولم يدم الأمر طويلا حتى صارت اليد الطولى في هذه العلاقة لتجار الرقيق، وهكذا أضحى هذا الإقليم مجرد مصدر عظيم للحصول على المستعبدين والعاج. وركز البرتغاليون جهودهم على إقليم «Ndongo» الواقع في جنوب مملكة الكونغو. وأطلق البرتغاليون على هذا الإقليم اسم أنغولا، وهو اسم مشتق من كلمة «ngolo»، أي «حاكم البلاد». وكما هو الحال في سائر أقاليم أفريقيا واجه البرتغاليون في Ndongo أنظمة سياسية وهياكل اجتماعية متأصلة وتنظيمات تجارية موروثة أبا عن جد. وعلى خلفية هذه الحقيقة بات البرتغاليون مخيرين: إما التعاون مع التنظيمات المحلية، وإما استخدام القوة لإرغام الهياكل المتأصلة على الخضوع صاغرة في تقاسم ما تحقق من منافع، وما تجني من أرباح، مع البرتغاليين. وقد اختار البرتغاليون استخدام القوة، وأسسوا

من ثم مستعمرة أنغولا (1571). ولإدارة شؤون هذه المستعمرة نُصِّب حاكم عليها، وراحوا ينشرون قواعدهم وحصونهم في أرجائها. وتشهد الوقائع التالية على أن إحكام السيطرة على المستعمرة تطلب تنفيذ العديد من الحملات العدوانية والغارات العسكرية والغزوات التأديبية. ولتسهيل مهمتهم أبرم البرتغاليون - من حين إلى آخر - تحالفات مع أمراء محليين.

واستمرت تجارة الرقيق، فبلغت بعدا جديدا، بعد إقدام بيدرو ألفاريز كابرال (Pedro Alvares Cabral) في العام 1500 على فتح البرازيل باسم البرتغال. ولما كان كابرال قد أطلق سراح ملاح محكوم عليه بالإعدام، ومكّنه من أن يتغلغل في صفوف سكان البلاد الأصليين، نراه وبلا قصد منه قد وضع اللبنات الأولى لمستعمرة برتغالية جديدة. وكان اهتمام فرنسا بالطريق البحرية إلى البرازيل واندلاع حروب القرصنة بين الدولتين عاملين جوهريين وراء مساعي البرتغال، خلال ثلاثينيات القرن السادس عشر، لاستقطاب مستوطنين أوروبيين. من ناحية أخرى برزت في الأقاليم - التي شرعت تنتج السكر لأسباب اقتصادية وبعون من المستعبدين الأفارقة - حوافز شجعت البرتغال على المضي قدما في تبني السياسات الاستعمارية. وتعززت هذه اللبنات الأولى لإقامة إمبراطورية برتغالية استعمارية في العام 1559، وذلك في سياق تعيين حاكم عام وتكريس إدارة مركزية تتولى الشؤون المالية والتشريعية والعسكرية، واستحداث مؤسسات كنسية وتبني نشاطات تبشيرية، تضطلع بها بعثات يسوعية[18].

وخلال هذه الحقبة من الزمن لم تنتشر المستوطنات على طول الساحل الممتد من الشمال حتى إقليم سانتا كاترينا جنوبا فقط، بل انتشرت أيضا في موانئ تطل على مصبات الأنهار، أعني في موانئ سالفادور وريسيفي وريو دي جانيرو. وكان السكر هو سلعة التصدير الأولى. وترك السكر البرازيلي والمستعبدون الأفارقة بصماتهم على عالم الأطلسي البرتغالي، أعني على مستعمرات البرتغال في أفريقيا وفي البرازيل. وعلى الرغم من التحديات التي واجهها هذا العالم، من جراء المغامرة الهولندية في البرازيل بين العامين 1630 و1654، ظلت الروابط قائمة، وذلك لأن المزارعين البرازيليين والمنقِّبين عن الذهب كانوا في حاجة ماسة إلى استقطاب أناس يعملون بالسخرة، مستعبَدين، ما كان بالإمكان الحصول عليهم من مصادر أخرى غير أنغولا. وهكذا تطورت البرازيل لتغدو

المحطة الرئيسة لحشد الأقنان الأفارقة. ونشأت على هذا النحو تجارة ثلاثية الزوايا(*)، تجارة تحكم فيها، في المقام الأول، برتغاليون كانوا يديرون نشاطاتهم التجارية انطلاقا من ريو دي جانيرو أو من لشبونة. وفي هذا كله درج القوم على سداد ما لشركائهم التجاريين الأفارقة من استحقاقات، من خلال السكر والتبغ ومشروبات كحولية من صنف الرام (Rum)، ومن خلال فضة أمريكية كانت تُهرَّب عبر الحدود[19].

وانسابت تدفقات السكر عبر البحار من البرازيل إلى البرتغال، ومن ثم إلى هولندا وبريطانيا وبلدان أوروبية أخرى، أي ظل السكر يتدفق إلى حد انتشار مقايضته مقابل الأقمشة وما سوى ذلك من منتجات [أوروبية] مصنعة. بالإضافة إلى هذا زودت السفن البرتغالية البرازيل بالتوابل المستوردة من آسيا. وهنا أيضا درجت البرازيل على مقايضة منتجها الرئيس، السكر، مقابل التوابل التي تأتي بها إليها السفن البرتغالية[20].

ومارس ازدهار استخراج الذهب البرازيلي تأثيرا عظيما في العالم الأوروبي، بسبب اكتشاف مناجم تزخر بالذهب في الأقاليم البرازيلية التي تسمى حاليا ميناس جرايس (Minas Gerais)، بين العامين 1639 و1695. وأسفر إعلان هذا الاكتشاف عن اندلاع نشوة تكاد تكون نادرة المثيل. وعليه لا غرو أن ينزح من المناطق الساحلية الكثير من البرازيليين وأعداد غفيرة من البرتغاليين، إلى مدينة المنقبين عن الذهب، إلى Vila Rica de Ouro Preto (أورو براتو، أي الذهب الأسود)(**). وفرض التاج البرتغالي - في سياق التشريع الملكي الخاص بتنظيم حيازة الثروات الطبيعية (Das königliche Bergregal - ضريبة على كل غرام من الذهب يُعثر عليه في ميناس جرايس (Minas Grais) وفي مناجم غوياس (Goiás) وماتو غروسو (Mato Grosso). وبهذا النحو، ومن خلال التجارة، تسرب إلى البرتغال وأوروبا، خلال القرن الثامن عشر، ذهبٌ تراوحت كمياته بين 8 و10 أطنان سنويا. وكانت بريطانيا هي المستفيد الأكبر من هذا الذهب، بما أنها كانت تزود البرتغال والبرازيل بما تحتاجان إليه من أقمشة ومستعبدين[21].

(*) أغلب الظن أن المؤلف يقصد تجارةً تجمع بين المزارعين البرازيليين والمنقبين عن الذهب ومستعبَدين أنغوليين يعملون بالسخرة. [المترجم].

(**) أرسلت هذه المدينة إلى البرتغال 800 طن من الذهب في القرن الثامن عشر؛ علما أن هذه الكمية لا تشمل - طبعا - تلك الكميات من الذهب التي جرى تداولها بطرق غير قانونية، ولا ما بقي في البرازيل لتزيين الكنائس. [المترجم].

3 - السكر والمستعبدون والفراء: الهولنديون والإنجليز والفرنسيون

إن صلات الوصل - ليس بين جنوب وشمال الأطلسي فقط، بل بين الأطلسي وبحر الشمال والبلطيق أيضا، وكذلك بين جنوب الأطلسي والمحيط الهندي - كانت من جملة المهمات التي أنجزها الهولنديون الذين أبدوا، في الحقب الأخيرة من القرن السادس عشر، اهتماما ملحوظا بالنشاطات التجارية العابرة للأطلسي. فالرحلات البحرية الهولندية إلى الهند الغربية [أي إلى الكاريبي] وإلى أفريقيا ارتبطت ارتباطا وثيقا بشركة الهند الغربية الهولندية (Dutch West India Company, WIC)(*)، التي جرى تأسيسها في العام 1621، أي إبان هدنة دامت اثنتي عشرة سنة تخللت حرب الثمانين عاما التي استعر أوارها بين هولندا وإسبانيا. وكما كانت الحال مع «شركة الهند الشرقية الهولندية» (Vereenigden Ost-Indiaschen Compagnie VOC)، سعت الشركة التي تأسست من بعدها - أعني شركة الهند الغربية الهولندية (Dutch West India Company, WIC) - إلى دمج التجارة الهولندية في ربوع العالم في بوتقة واحدة، وشل قدرة الشركات التجارية الهولندية الأخرى على منافستها. وكانت شركة الهند الغربية الهولندية، WIC، شركة مساهمة (joint-stock company). علما أن الاستثمارات ذات البال [في هذه الشركة] جاءت من طرف قلة من رجال أعمال كانوا، منذ أمد طويل، يتاجرون مع أقاليم الكاريبي ومع البرازيل وغينيا، وتقلدوا مناصب مديرين تنفيذيين في الشركة المذكورة. ويعود فضل حشد التمويل الأولي، البالغ نحو سبعة ملايين غولدن، إلى مدن استثمر أبناؤها مبالغ معتبرة، على رغم افتقارهم إلى أي علاقة مباشرة بالملاحة البحرية.

والملاحَظ هو أن النجاحات التي حققتها شركة الهند الغربية الهولندية WIC كانت متواضعة في بادئ الأمر. فلأن أصحاب الشأن قد ركزوا جهودهم على الاستيلاء على المستعمرات الإسبانية والبرتغالية فقد نفد رأس مال الشركة بسرعة ملحوظة. ولو لم يستولِ بيت هاين (Piet Heyn)، في العام 1628، قبالة شاطئ كوبا، على قافلة محملة بالفضة آتية من المكسيك، وينهب منها نحو 11 مليون غولدن لمصلحة خزانة شركة WIC، لكان التاريخ قد طوى صفحة هذه الشركة بسرعة فائقة. ولأن الشركة مضت قدما في التوسع الاقتصادي، أضحت في حاجة ماسة إلى إمدادات

(*) بالنظر إلى أهمية الموضوع، نود أن نكرر ثانية أن المقصود بالهند الغربية هو الكاريبي. [المترجم].

الذهب الآتي من أفريقيا، وإلى قاعدة اقتصادية متينة في العالم الجديد. ولاحت في البرازيل تباشير فرصة جديدة، فمن ناحية استُولي في العام 1630 على أوليندا (Olinda)، المركز الرئيس لإنتاج السكر، ومن ناحية أخرى أُزيح البرتغاليون من المواقع التي كانوا يحتلونها منذ أمد ليس بالقصير[22].

وهكذا أضحى الهولنديون الآن يهيمنون، أول مرة في التاريخ، على تجارة السكر الدولية، وباتوا تبعا لذلك يسيطرون على المتاجرة بالمستعبَدين. بيد أن استغلالهم إنتاج السكر بلغ نهايته في العام 1644 بنحو مفاجئ، وذلك لأن الهولنديين كانوا قد عجزوا عن السيطرة على تمرد مزارعي السكر البرازيليين. وعلى الصعيد نفسه تنازل الهولنديون عن شمال شرقي البرازيل وأعادوه إلى البرتغال، لقاء حصولهم على ثمانية ملايين غولدن. وعلى خلفية مديونيتها المفرطة آثرت شركة الهند الغربية الهولندية WIC، في النصف الثاني من القرن السابع عشر، أن تقصر نشاطها على سد حاجات مستعمرات القوى الأوروبية الأخرى في الهند الغربية، وعلى المتاجرة بالمستعبَدين، وعلى استيراد الذهب من مستعمراتها الأفريقية. وبسبب براعة الهولنديين في الفنون التقنية والاقتصادية، وامتلاكهم رؤوس أموال ضخمة، انتشر إنتاج السكر في الكاريبي. على صعيد آخر سد الهولنديون حاجة المزارعين البرتغاليين والإسبان، وحاجة المزارعين البريطانيين أيضا، إلى الأيدي العاملة وإلى المعدات والآلات. وتكاثر عدد السكان السود في الجزر المختلفة بوتيرة عالية جدا. ففي جزيرة باربادوس (Barbados)، مثلا، ارتفع تعدادهم بين العامين 1645 و1667 من 5680 إلى 82023 نسمة. وفي غضون ذلك باتت أعداد متزايدة من التجار الهولنديين تئن تحت وطأة مديونية يتفاقم ضغطها باستمرار.

وبرهنت المتاجرة مع أمريكا الإسبانية على أنها ينبوع يدر أرباحا عظيمة، وأنها تنطوي على إمكانيات استثمارية متميزة، نتيجة ما تدر من أرباح. علما أن هذه المتاجرة كانت تحدث عبر الوطن الأم - تارة بنحو مباشر، وتارة أخرى بنحو غير مباشر. فهنا [في أمريكا الإسبانية] كان الإنسان يظفر بالفضة التي يحتاج إليها لسداد قيمة مشترياته في حوض بحر البلطيق، وفي جنوب شرقي آسيا بنحو مخصوص. وفي العام 1679 شارف شبه الاحتكار الذي مارسته شركة الهند الغربية الهولندية WIC في اتجارها بالمستعبَدين مع المستعمرات الإسبانية نهايتَه؛ وعلى خلفية ذلك دخل الإسبان بأنفسهم أسواق النخاسة المنتشرة في جامايكا (Jamaika) الإنجليزية، ليحصلوا من خلالها على ما يحتاجون إليه

من قوى عاملة. وبفضل موقعه المناسب، قبالة الساحل الأمريكي، استمر إقليم كوراساو (Curacao) في ممارسة دوره بوصفه مركزا لتجارة الترانزيت مع أمريكا الإسبانية ومع جزر الكاريبي الأخرى، ودور المحور الرئيس لإيصال الكتان والتوابل والشموع والحرير والورق إلى هذه المستعمرات(23).

إن استقرار الهولنديين في قارة أمريكا الشمالية كان محض مصادفة في بادئ الأمر. ففي العام 1609 صادقت شركة الهند الشرقية الهولندية (Vereenigden Ost-Indiaschen Compagnie VOC) على عقد يقضي بأن يعثر القبطان البريطاني هنري هدسون (Henry Hudson) على الممر الشمالي-الشرقي، وذلك على أمل استخدامه للوصول إلى آسيا. وكان الاتفاق يقضي بأن يبحر القبطان المذكور بمحاذاة سواحل الأقاليم الإسكندنافية وروسيا، بيد أن ثلوج المحيط المتجمد الشمالي أعاقته عن مواصلة رحلته في الاتجاه المتفق عليه، وفرضت عليه أن يجرب مواصلة الرحلة في الاتجاه الشمالي-الغربي. وهكذا بدلا من أن يعثر على ممر يقوده إلى المحيط الهادئ وصل هدسون إلى حوض نهر سيسمى باسمه لاحقا: نهر هدسون (Hudson). وبعدما وصلت سفينته الشراعية إلى أعالي النهر وطئت قدماه بر مدينة ألباني (Albany) الحالية، أي وطئت قدماه أراضي المنطقة التي شاء لها القدر أن تكون مركز نيو نذرلاند (Neuniederlande)(*) [أي مركز هولندا الجديدة]. وجذبت مقالته الموسومة «بعثة استكشافية، حدثت بين العامين 1611 و1612، بتكليف من قِبل قيادة البحرية المقيمة في أمستردام» أنظارَ الملاحين ورجال الأعمال، وأسفرت عن الشروع في رسم خرائط للسواحل الشرقية لأمريكا الشمالية. وفي العام 1614 حازت شركة هولندية متواضعة الأهمية حقوقَ براءة مدتها أربع سنوات. وعلى خلفية هذا التطور أسست، في العام نفسه، جماعةُ تجار في أعالي نهر هدسون قلعةَ أو حصنَ ناساو (Fort Nassau). وابتداء من العام 1621 أمست شؤون رعايا «هولندا الجديدة» تدخل ضمن اختصاصات شركة الهند الغربية الهولندية WIC. وكان الفراء يثير انتباه الهولنديين، ويجذبهم بشدة، لاسيما فراء السمور الذي كان سكان أمريكا الأصليون (Algonquin) القاطنون في دلتا هدسون، وقبائل موهوك (Mohawks) المستوطنة أعالي هدسون، يعرضونه عليهم [على الهولنديين] ويشجعونهم على شرائه منهم.

(*) نيو نذرلاند هو الاسم السابق للمستعمرات الهولندية على الساحل الشرقي لأمريكا الشمالية في القرن السابع عشر، أي كل من: ميريلاند وديلاوير وبنسلفانيا ونيوجرسي ونيويورك وكونيكتيكت. [المترجم].

ومع مرور الأيام استقر مستوطنون هولنديون، أيضا، في إقليم هدسون. وفي العام 1624 رست سفينة اسمها «Nieu Nederlandt» (هولندا الجديدة) قبالة مانهاتن (Manhattan)؛ وكانت السفينة محملةً ببذور زراعية وشتلات وحيوانات وآلات ومعدات زراعية، أي بما هو ضروري لـتأسيس مستعمرة جديدة. وبمشاركة بضع عائلات جاءت من هولندا طلبا للاستيطان أسَّس الحاكمُ العام لشركة الهند الغربية الهولندية WIC قلعةَ أمستردام، أي القلعة التي ستتطور لاحقا إلى أمستردام الجديدة أولا، ومن ثم إلى نيويورك الحالية. ونشأ مركز تجاري يتسم بالحيوية والنشاط، تراوح عدد سكانه، وقتذاك، بين ثمانية آلاف وعشرة آلاف نسمة[24].

بيد أن قوة اقتصاد المستعمرات الهولندية، المنتشرة في أقاليم الأطلسي، لم يكن مصدرها فقط ذلك الاحتكارَ الذي اضطلعت به شركة الهند الغربية الهولندية WIC، أعني احتكارها تجارة الذهب والمستعبَدين، أو ما أنتجته هولندا الجديدة من سلع زراعية فقط. فضلا عن ذلك ساهم في تعزيز اقتصاد هذه المستعمرات الهولندية رجال الأعمال وأصحاب المزارع الكبيرة، الذين كانوا يمولون إنتاج السكر في أقاليم الكاريبي الإسبانية والفرنسية والبريطانية. علما أن هؤلاء المزارعين كانوا أيضا في أمسّ الحاجة إلى السفن الهولندية؛ فهذه السفن هي التي اضطلعت، وقتذاك، بنقل سكر أقاليم الكاريبي إلى هولندا، وبنحو خاص إلى معامل تكرير السكر التي كانت تنتشر في أمستردام. ففي العام 1660 تولت هذه المعامل تكرير ما يزيد على نصف كمية السكر الذي استهلكته أوروبا وقتذاك[25].

بيد أن الهيمنة الهولندية على الأطلسي لم تلبث أن بان عليها الوهن، وذلك بفعل السياسة المركانتيلية التي تبنتها كل من فرنسا وبريطانيا. وجاء الخطر الأول من طرف بريطانيا التي سنَّت في العام 1651 القوانين المسماة «The Navigation Acts». فهذه القوانين كانت بمنزلة المقدمة للحرب البحرية الثانية بين بريطانيا وهولندا، أي كانت مقدمة للحرب البحرية التي دارت رحاها بين القوتين خلال الفترة الواقعة بين العامين 1665 و1667، في المستعمرات، التي نجحت فيها Royal African Company (الشركة الملكية الأفريقية) (البريطانية)، في كسر شوكة احتكار هولندا للاتجار بالمستعبَدين مع الهند الغربية. ففي العام 1665 أعلنت بريطانيا الحرب، على رغم أن الأسطول الهولندي كان يتفوق بنحو واضح على الأسطول

الإنجليزي المنهك القوى بفعل عدم امتلاكه المستلزمات النقدية لخوض الحرب. وكان سلام أو معاهدة بريدا (Der Friede von Breda) (1667) حلا وسطا، وذلك لأن هولندا تحاشت فرض مطالب مفرطة، آخذة في الاعتبار تزايد قوة فرنسا، أي تزايد قوة خصمها المجاور لها في أوروبا. وهكذا سعى الهولنديون إلى طي صفحة القضايا المتنازع عليها، فتنازلوا، لهذا السبب، لبريطانيا عن أمريكا الشمالية. غير أن هولندا احتفظت لنفسها بإقليم سورينام (Surinam) في البحر الكاريبي، الذي كانت قد استولت عليه في العام 1667، وكوراساو وبضع جزر صغيرة[26].

وانطلاقا من هذا الإقليم أسس رجال الأعمال المتحدرون من اليهود السفارديم (Sephard)(*) شبكات تجارية جديدة، انتشرت في أقاليم الكاريبي وفي بر أمريكا الشمالية والجنوبية. ولعل ديفيد كوهين ناسي (David Cohen Nassy) خير مثال على هذا الصنف من التجار. والمعروف عن هذا التاجر أنه لجأ - إبان إعلان المزارعين البرتغاليين الثورة على الهيمنة الهولندية، وعلى اليهود أيضا - إلى كوراساو (Curacao)، في بادئ الأمر. ثم انتقل إلى كايين (Cayenne)(**) في العام 1659، ومن هناك توجه، في العام 1667 على وجه التحديد، إلى سورينام، الإقليم الذي كان وقتذاك، أي من قبل أن يستولي عليه الهولنديون، لايزال مستعمرة بريطانية. وكانت تعيش في هذا الإقليم جماعة يهودية قليلة العدد. وقد واصل ناسي المحافظة على روابطه وعلاقاته بأمستردام وأسس لنفسه شركة تجارية. ولم يغير من الأمر شيئا أن نيو إنغلاند (إنجلترا الجديدة) قد حلت مكان نيو هولاند (هولندا الجديدة). وكان شركاؤه التجاريون من أبناء ديانته، أي من يهود نيويورك ونيوبورت ورود آيلاند، ومن بوسطن بالدرجة الأولى. وكانت السفن الآتية من بوسطن تنقل إلى نيويورك وكونيتيكت، بانتظام، الخيولَ والسمك ولحوم الحيوانات المذبوحة وفق مقتضيات الشريعة اليهودية - أي كانت تنقل إلى هذه الأقاليم منتجات كانت تحظى بطلب كبير في سورينام. وفي طريق عودتها من سورينام غالبا ما كانت حمولتها تشتمل على سكر يراد نقله إلى أمستردام، عبر بوسطن ونيويورك[27].

(*) هم يهود تعود أصولهم إلى اليهود الذين طُردوا في القرن الخامس عشر من إسبانيا والبرتغال. [المترجم].
(**) أحد أقاليم ما وراء البحار الفرنسية؛ وهي حاليا عاصمة غويانا الفرنسية. [المترجم].

وعلى رغم أن هولندا قد هُزمت بالكامل في الحرب البحرية الإنجليزية-الهولندية الثالثة، التي دارت رحاها بين العامين 1672 و1674، وما عادت قادرة على الدفاع عن مواقعها العسكرية في عالم الأطلسي، فإن شركة الهند الغربية الهولندية WIC استطاعت مواصلة المتاجرة مع الكاريبي الإسباني وإقليم كوراساو (Curacao) حتى العام 1713، أي إلى أن تعين عليها التخلي عن استيراد المستعبَدين لمصلحة إنجلترا. في غضون ذلك تطور، في سورينام - الإقليم الذي كان الهولنديون قد استولوا عليه حديثا آنذاك - اقتصاد يقوم على المزارع الكبيرة (Plantagenwirtschaft) المتخصصة في زراعة السكر والبن والصبغة النيلية. على صعيد آخر أصدر مصرف دويتس Bankhaus Deutz)) سندات دين مخصصة لتمويل المزارع الكبيرة. وأدت سندات الدين هذه دورا مهما في ازدهار اقتصاد منطقة الكاريبي الهولندية. فبين العامين 1765 و1772 جرى، سنويا، استثمار نحو ستة ملايين غولدن في سندات دين كانت مخصصة لتمويل المزارع الكبيرة في الكاريبي وفي غيانا أو غايانا كما تسمى أيضا (Guyana)، وفي سومطرة (Sumatra) أيضا[28].

وهكذا نلاحظ أن الهولنديين واظبوا على ترك بصماتهم على الاقتصاد الأطلسي الذي ما كان من وجهة نظرهم سوى جزء من شبكتهم البحرية العالمية[29]. وبالتوافق مع هذه الحقيقة تميز وجود الهولنديين في منطقة الأطلسي، نوعيا وكميا، عن وجود بقية الأوروبيين. فالمستعمرات الهولندية كانت متعددة الأجناس والأعراق والديانات، وتتقن العديد من اللغات. فقد عاش فيها هولنديون وألمان وهوغونوتيون(*) ويهود وأقوام تتحدر من بلدان أوروبية أخرى مع مستعبَدين سود ومستيزو (Mestizen)(**) ومع السكان الأصليين[30].

(*) الهوغونوتيون هم أتباع كنيسة فرنسا الإصلاحية البروتستانتية خلال القرنين السادس عشر والسابع عشر، أي أنهم القوم الذين تأثروا بآراء وكتابات جون كالفن في الربع الثاني من القرن السادس عشر. وبنهاية القرن السابع عشر هاجر نحو 200 ألف منهم من فرنسا بعد سلسلة من الاضطهادات الدينية إلى البلدان البروتستانتية مثل إنجلترا وويلز والدنمارك وسويسرا وجمهورية هولندا وبعض الولايات الألمانية، إضافة إلى مستعمرة رأس الرجاء الصالح الهولندية، وإلى الثلاث عشرة مستعمرة إنجليزية في أمريكا الشمالية.

وكانت هجرة القوم بمنزلة هجرة الأدمغة، إذ كان عدد كبير منهم من المتعلمين والحرفيين والبرجوازيين، أي من الطبقة الوسطى. واهتموا في بلاد المهجر بإنشاء المصارف وبالذهب والتجارة. [المترجم].

(**) المستيزو، المختلطون أو الممتزجون، هم مجموعة عرقية ناتجة عن تزاوج المستعمرين الأوروبيين والإسبان على وجه الخصوص، مع السكان المحليين، سكان البلاد الأصليين، لقارة أمريكا الجنوبية. وفي الآونة الأخيرة أصبح هذا المصطلح يطلق أيضا على الهنود الحمر والأفارقة المختلطين بالأوروبيين. [المترجم].

وعلى العكس أرسلت إنجلترا إلى العالم الجديد، خلال القرن السابع عشر، كادحين يعملون بعقود طويلة الأجل (indentured servants)، وسجناء في المقام الأول. ولا تفوتنا هنا الإشارة إلى أن العبارات الرنانة التي رددها ريتشارد هاكلوت (Richard Hakluyet) في العام 1584 بحضرة الملكة اليزابيث الأولى وعرضه أمامها برنامجا مخصصا لتوسيع دائرة الهيمنة الإنجليزية على الأطلسي، ولإنعاش عملية استيطان أمريكا، بنحو يضمن لاقتصاد إنجلترا بلوغ الازدهار وتحقيق الاكتفاء الذاتي، إنما كانت محض خيال جامح ووليدة آمال براقة[31].

حقا أسفرت الحملة الدعائية التي قادها هاكلوت وآخرون عن تأسيس سلسلة من مستوطنات، كان من بينها مستوطنة روانوك آيلاند (Roanoke Island) في ثمانينيات القرن السادس عشر، ومستوطنة فرجينيا (جيمستاون Jamestowen) في العام 1607، ومستوطنة برمودا في العام 1609، ومستوطنة نيو إنغلاند العائدة إلى عشرينيات القرن السابع عشر؛ كما أسفرت هذه الحملة عن وصول مهاجرين بدوافع دينية (Pilgrims) إلى هذه المستوطنات[32]. ولكن، وعلى رغم الحماسة المتقدة في تنفيذ هذه المشاريع والإصرار على الهجرة إلى المستوطنات الجديدة، ظلت أغلبية المستعمرات الإنجليزية في أمريكا أماكن قاسية نادرا ما تصلح للحياة، وظلت أقاليم ومستوطنات غير مثمرة يكافح فيها المستوطنون من أجل سد الرمق ليس إلا. أجل لقد عانت إنجلترا، خلال القرنين السادس عشر والسابع عشر، اكتظاظا سكانيا خانقا، بيد أن الهجرة التي ترتبت على هذا الاكتظاظ تركزت، في بادئ الأمر، على المدن الكبرى، وعلى أيرلندا بالدرجة الأولى، على البلاد التي أضفى عليها الإنجليز والغاليون (Waliser) والإسكتلنديون، في سياق القرن المذكور، الهويةَ البريطانية. وفيما هاجر الإسكتلنديون إلى أيرلندا، وإلى حوض بحر البلطيق، بنحو مخصوص، خلال القرن السابع عشر، آثر الإنجليز الهجرة إلى أمريكا فقط، وإلى تشيسابيك (Chesapeake) وإلى الكاريبي، على وجه التحديد[33]، وكثيرا ما كان سادتهم يعاملونهم كأنهم بضاعة مألوفة، تصلح للمقايضة بسلعة أخرى، أو بقطعة أرض عادية. ونستشهد على هذه الحقيقة بجون ستوتتر (John Stotter) الذي استقل في لندن، في العام 1635، السفينة المسماة «فالكون»، طلبا للهجرة إلى باربادوس (Barbados). وبعد عمله خمس سنوات أجيرا في باربادوس جرى بيعه هو وخنزير وبضع معدات زراعية في صفقة واحدة.

تجدر الإشارة إلى أن النقل البحري لم يكن آمنا ولا منتظما في هذه الحقب المبكرة. فكل قبطان ومالك سفينة ورجل أعمال كان مبتلى في تقرير ما إذا كان عليه ترتيب الرحلة وفق حاجات التجارة أو وفق رغبات المسافرين[34].

وكان تجنيد قوى العمل يحدث من خلال توزيع رجال الأعمال وأصحاب المزارع الكبيرة منشوراتٍ إعلانيةً متحديةً في أساليبها استفزازيةً في عباراتها. واستقر في الكاريبي نحو 200 ألف فرد من أصل 300 ألف مهاجر إنجليزي، علما أن الكثيرين منهم لقوا حتفهم فيها بسبب عدم قدرتهم على التكيف مع المناخ الكاريبي القاتل. وغني عن البيان أننا هنا إزاء نسبة متواضعة مقارنة بإجمالي المهاجرين الذين هاجرت أكثريتهم قسرا، وليس طواعية؛ علما أن جل هؤلاء المهاجرين كانوا مستعبَدين من أصحاب البشرة السوداء. أما المهاجرون الأوروبيون فإن أغلبيتهم كانت من جنس الذكور، في حين أن النساء قد شكلن ما لا يقل عن ثلث الجماعات المستعبَدة. وتبين لنا الاختلافات بين هذه النسب أسباب اختلاف النمو السكاني، ففيما لم يجد المهاجرون قسرا من البيض البيئةَ المناسبة للتكاثر، استطاع المستعبَدون السود التكاثر، وذاك لأنهم تكيفوا، بنحو أو آخر، مع ظروفهم الصعبة. ومن هذه الحقائق نرى أن المستعمرات ما كانت لتحافظ على وجودها لولا استمرار تدفق المهاجرين عليها. إن إنجلترا لم تمتلك مستعمرات قادرة على مواصلة الحياة إلا في أواخر القرن السابع عشر، أي تأسيس مستعمرة بنسيلفانيا (Pennsylvania)، التي ما عاد سكانها يأتون إليها من الجزر البريطانية فقط. وبهذا المعنى فإن الأمر المهم بالنسبة إلى مسار الهجرة ومستقبلها، كان يكمن في انتقال (Mobilität) المهاجرين من البر الأمريكي إلى الكاريبي وإلى أقاليم أخرى.

على صعيد آخر استحدث بعض الملاحين خطوطا بحرية تربط موانئ مركزية لاتزال في طور الإنشاء، وتربط أقاليم هامشية تقع في الأطراف (Peripherie). في غضون ذلك لم ينقطع حبل التواصل مع لندن قط، لذا تبلورت شبكة علاقات متينة بين الوطن الأم من ناحية والبر الأمريكي وجزر الهند الغربية من ناحية أخرى. وبهذا المعنى فإن التجارة والهجرة عبر الأطلسي، وإلى أقاليم البحر الكاريبي وطّدت قنوات الاتصال بين الأقاليم المختلفة وساهمت في خلق علاقات متينة بين إنجلترا ومستعمراتها ومستعمرات دول أوروبية أخرى. وحصلت هذه العلاقات على دفعة قوية، من خلال التدفق المنتظم للرسائل، والتنسيق المتجدد للقاءات شخصية ومباحثات مباشرة، بين كلا جانبي الأطلسي[35].

أما اقتصاديا فقد أتاحت الهجرة عبر الأطلسي للمستوطنين الإنجليز فرصة المتاجرة بالسمك والفراء فقط، في بادئ الأمر. غير أن الأمر اختلف بعد زراعة منتجات صار بالإمكان تصريفها في السوق الأوروبية بأسعار عالية، كانت تحقق أرباحا، حتى عند نقلها عبر الأطلسي [إلى أوروبا]. لقد شكلت هذه المنتجات قاعدة اقتصادية مربحة بالنسبة إلى المستوطنين. فعلى خلفية هذه القاعدة الاقتصادية أضحى بوسع «الأمريكيين» الحصول على نقود وقروض، يشترون بها السلع والمعدات الأوروبية الضرورية لمواصلة عملهم وزيادة أرباحهم. فحتى ذلك الحين أعار أصحاب الشأن منتجات كانت دارجة في عالم الكاريبي اهتمامهم. بالإضافة إلى هذا شكل الاستيلاء على جامايكا في العام 1655 فرصة أتاحت للإنجليز المشاركة في ثروات أمريكا الإسبانية، وذلك من خلال التجارة تارة، ومن خلال عمليات التهريب تارة ثانية، وحملات السلب والنهب تارة أخرى. ولا بد من الإشارة في هذا السياق إلى أن السفن الناشطة في عمليات التهريب كانت تنقل من نيو إنغلاند سكرا أو تبغا، وأنها درجت على إخفاء هذه البضائع عن عيون المسؤولين، من خلال تغطيتها بطبقة رقيقة من السمك أو الطحين. بيد أن التجارة تعرضت لمعوقات ذات بال من جراء قواعد التصدير المنصوص عليها في قوانين كرومويل المسماة «The Navigation Acts».

وبناء على هذه الحقائق، وابتداء من العقد الثاني من القرن السابع عشر، أضحى التبغ في فرجينيا محصولا محليا، أي محصولا تقليديا، ومن ثم شكّل قاعدة اقتصادية جديدة بالنسبة إلى المستوطنين الأمريكيين. ولا غرو في أن يتجه المرء صوب زراعة التبغ، ففي فرجينيا كانت زراعته يسيرة بنحو ملحوظ، وبلا استثمارات كبيرة. أضف إلى ذلك أن سعر التبغ، الذي دفعته أوروبا وقتذاك، ما كان يغطي التكاليف فقط، بل يحقق للمنتجين أرباحا عظيمة أيضا. وهكذا لم يشجع هذا التطور تشيسابيك (Chesapeake) وأقاليم أخرى على التوسع في زراعة التبغ فقط، بل حفز أيضا أعدادا غفيرة على الهجرة إلى أمريكا. إن البيانات الخاصة بمقادير التبغ المستورد [من فرجينيا] تشير بجلاء إلى أن هذه المقادير كانت في تزايد مستمر، وأن هذه السلعة قد اكتسبت أهمية محورية وقتذاك، كما نلمس ذلك من البيانات التالية: 10 ملايين رطل في العام 1660، و50 مليون رطل في العام 1730، و100 مليون رطل في العام 1770، علما أن نسبة معتبرة

من هذه المقادير جرى استيرادها من أجل إعادة تصديرها. واكتسب التبغ أهمية كبيرة في الكاريبي أيضا، بيد أن أهميته هذه تراجعت مع مرور الأيام، بفعل الإقبال على زراعة السكر. وفي نهايات القرن السابع عشر ظهر على الساحة محصول زراعي آخر زُرِع، بنحو مكثف، في كارولاينا الشمالية وكارولاينا الجنوبية: إنه الأرز. بالإضافة إلى هذا بدأت زراعة الصبغة النيلية (Indigo) بنحو واسع، اعتمادا على عمل المستعبَدين السود. وحفزت الحاجةُ الكبيرة إلى عمل المستعبدين السود على تهجير جماهير عريضة من المستعبَدين إلى الكاريبي وإلى البر الأمريكي. وتحولت المزارع الكبيرة (Plantagen) المنتشرة في المستعمرات الكائنة في الجنوب، إلى سوق محورية، بالنسبة إلى المستعمرات الكائنة في الشمال، لاسيما أن هذه المستعمرات لم تكن تنتج سلعا قابلة للتصريف في أسواق إنجلترا. فبالإضافة إلى الحبوب والأسماك، درج الشمال على تزويد أسواق الجنوب والكاريبي باللحوم والأخشاب وبمواد الوقود أيضا، وذلك لأن أقاليم الكاريبي اقتلعت الأشجار ودمرت ذخيرة الكاريبي من الأخشاب بلا هوادة وقتذاك، وذلك من أجل تمهيد الأرض لزراعة السكر[36].

إن «فجوة الرفاهية» بين مستعمرات الشمال ومستعمرات الجنوب، كانت واضحة للعيان وبارزة بنحو ملموس. وغني عن البيان أن رجال الأعمال الذين كانت نشاطاتهم تتجاوز الحدود الإقليمية، أعني رجال أعمال على شاكلة إنجليش (English) المتحدر من مدينة سالم (Salem) [الأمريكية]. فرجل الأعمال هذا، كان يرسل سفنه إلى باربادوس وهندوراس (Honduras) وسورينام (Surinam) وبلباو (Bilbao) وماديرا والأزور ويكلفها، الإبحارَ تارة بمحاذاة ساحل نوفا سكوشا (Nova Scotia) وتارة أخرى إلى فرجينيا[37]. وخلال القرن الثامن عشر، نشأت في الأطلسي خطوط بحرية جديدة شكّلت صلة وصل جديدة تقود إلى: فيغو (Vigo)، وبلباو، وكامبيتشي (Campeche)، وكايين (Cayenne)، وسبتة(*) وكاوز (Cowes) و[مستعمرة] بروفيدانس آيلاند (Providence Island) ومستعمرات ومرافئ أخرى كثيرة.

وأدت أوروبا دورا رئيسا في ضم المحيط الهندي وثروته السلعية إلى التجارة الأطلسية. فالحرير والخزف الآسيوي والشاي الصيني نُقلت جميعا في القرن الثامن عشر إلى إنجلترا أولا، ومن هناك إلى المستعمرات المنتشرة في أمريكا الشمالية. علاوة على هذا

(*) المغربية أصلا وأحد آخر معاقل الاستعمار الإسباني في أفريقيا. [المترجم].

أبحرت سفن شراعية كثيرة بنحو منتظم من نيويورك أو من بوسطن ورود آيلاند إلى المحيط الهندي. هذا ولم يكن الاختلاف بين التجارة والقرصنة شأنا واضح المعالم. ففي ذلك الزمن درج المرء على أن يرى في كل مشروع تجاري يمارس الاحتكار، من خارج شركة الهند الشرقية البريطانية (English East India Company)، قرصنة بينة ونشاطا يمكن أن يودي بحياة البحارة، إذا ما صادف أن تلاقت سفينتهم مع سفينة حربية إنجليزية. ولكن على رغم هذه المخاطر اهتم بعض رجال الأعمال الأمريكيين - فريدريك وأدولف فيليبس المتحدران من نيويورك مثلا - بالمتاجرة بسلع خزفية وبضائع مطلية. فالاثنان جهزا السفينة المسماة (Margerete) وأصدرا أمرا إلى قبطانها صامويل بورغاس (Samuel Burges) بضرورة اقتناء هذه السلع وعرضها للمقايضة سواء في مدغشقر أو في أي إقليم آخر[38].

على صعيد آخر كانت الهجرة الفرنسية عبر الأطلسي تتكون من صيادي السمك ومن تجار تحدرت أغلبيتهم من شواطئ الأطلسي، وارتبط نشاطهم الاقتصادي بالتوسع الكولونيالي بنحو وثيق. وشكّل الفراء المحفِّزَ الأول لهذه الهجرة، علما أن الهنود الحمر هم القوم الذين كانوا يتولون المتاجرة في هذه الفراء، المرغوب فيها لدى أوروبا بنحو شديد، فهي كانت «صرعة» ذلك العصر. وكانت قد نشأت مبادلات تجارية واسعة وعلاقات اقتصادية متينة مع قبائل الهنود الحمر قبل أن يضع المستوطنون أقدامهم في هذه الديار بنحو مستديم.

وبعد اكتشافه مصائد الأسماك في نيوفاوندلاند ونهر سانت لورنس في ثلاثينيات القرن السادس عشر، عاد جاك كارتيه إلى فرنسا ثانية. وكانت الاستكشافات التي أنجزها صامويل دوشاميلان في بداية القرن السابع عشر في الواقع هي العامل الحاسم في تأسيس شركة تجارية في العام 1627م، أعني الشركة المسماة Compagnie de la nouvelle France (شركة فرنسا الجديدة)(*)[39].

وعلاوة على أعداد محدودة من مستوطنين فرنسيين كانوا قد هاجروا إلى كندا وقتذاك وحطوا رحالهم في لويزيانا (Louisiana)، في القرن الثامن عشر هاجرت أغلبية

(*) فرنسا الجديدة هي الأراضي التي استوطنها الفرنسيون من العام 1534م حتى العام 1763م. وامتدت هذه المنطقة من نيو فاوندلاند في الشرق حتى جبال الروكيز في الغرب، ومن خليج هدسون في الشمال إلى خليج المكسيك في الجنوب. [المترجم].

الفرنسيين - مثلهم في ذلك مثل أكثرية الإنجليز - إلى الكاريبي. وفي الكاريبي الفرنسي شكل المستعبدون السود أيضا جمهور النازحين. فنحو 800 ألف منهم نُقلوا [عنوة] إلى سان دومينغو (Saint-Domingue، أي هايتي الحالية)، ونحو 200 ألف إلى جزيرة مارتينيك (Martinque). وشكّل المستعبدون السود نسبة متواضعة من سكان غواديلوب (Guadeloupe) وسكان أمريكا الشمالية. وبما أن التاج الفرنسي كان قد حظر الدخول في المستعمرات، على «من ليسوا كاثوليكيين»، لذا هاجر الهوغونوتيون (Hugonotten) إلى هولندا وإنجلترا والأقاليم التابعة لها، وإلى نيويورك أو إلى مستعمرة رأس الرجاء الصالح.

وخلافا لأمريكا الشمالية، تحولت المستعمرات الفرنسية إلى مراكز عظيمة الشأن في زراعة السكر والبن وإنتاج الصبغة النيلية. واضطلع مزارعون سود، كانت أغلبيتهم أحرارا(*)، بتهيئة الأراضي الجبلية الوعرة لكي تكون مناسبة لمتطلبات المزارع الكبيرة (Plantagen). وأعطت المزارع الكبيرة المنتشرة في المستعمرات الاقتصاد الفرنسي دفعة قوية، وأسبغت على التجارة الفرنسية في أوروبا ازدهارا ملحوظا؛ فعلى سبيل المثال وبسبب الازدهار الذي عم المزارع الكبيرة، استولى تجار فرنسيون في منتصف القرن الثامن عشر على سوق هامبورغ (Hamburg) في ألمانيا. على صعيد آخر فشلت فشلا ذريعا، محاولات استحداث مستوطنات في إقليم كوروا (Kourou) التابع لولاية غويانا (Guyana) الفرنسية، وذلك لأن أكثرية المستوطنين لقوا حتفهم من جراء تفشي وباء الحمى الصفراء. وعلى خلفية هذه الكوارث خلّدت نفسها كوروا وجزر الشيطان التابعة لها في الوعي الجمعي الفرنسي، على أنها مستعمرات تصلح فقط لإيواء المجرمين وتأديب الخارجين على القوانين. وكما كانت الحال مع أكثرية جزر الكاريبي، كانت سان دومينغو (Saint-Domingue) وجزيرة مارتينيك (Martinque) وغواديلوب (Guadeloupe) تسد حاجتها إلى المواد الغذائية والأخشاب من خلال منتجات نيو إنغلاند، وفي المقابل درجت العادة على أن تنقل السفن الشراعية - بنحو شرعي أو غير شرعي - دِبسا [عسلا أسود] في أثناء عودتها[40].

لقد أسفر ازدهار المزارع الكبيرة في جزر الأطلسي الفرنسية عن تداعيات سياسية واسعة النطاق. فعلى خلفية اندلاع ما يسمى بثورة العبيد في سان دومينغو نجحت

(*) أي مُلّاك المزارع التي يعملون فيها. [المترجم].

الجمعية الوطنية الفرنسية في العام 1794م بحظر العبودية على مجمل التراب الفرنسي. من ناحية أخرى تمخضت المساعي التي بُذلت في مطلع القرن التاسع عشر لإلغاء مسيرة التحرر عن انتعاش الروح الثورية في هايتي ثانية، واندلاع ثورة عارمة أفضت في نهاية المطاف إلى حصول الجزيرة على استقلالها في العام 1804م. وكان تطور الأحداث في غواديلوب وكايين على النقيض مما شهدته هايتي. فقد فرض نظام العبودية على السكان السود القاطنين في غواديلوب وكايين ثانية؛ أما في مارتينيك فإن سلطات الاحتلال الإنجليزي استمرت أصلا تعمل وفق نظام العبودية. على صعيد آخر أسفر استقلال هايتي من ناحية، عن تبوؤ كوبا منزلة أهم منتج للسكر، ومن ناحية ثانية عن بيع [ولاية] لويزيانا (Louisiana)، في العام 1803م للولايات المتحدة الأمريكية. وعلى رغم أن نابليون قد استرد لفرنسا الجزء الإسباني من إقليم لويزيانا فإن الثورة في هايتي فرضت عليه أن يوافق على عرض الشراء الذي تقدم به الرئيس الأمريكي توماس جفرسون (Jefferson). وبعد تركهم هايتي عثر اللاجئون البيض والمزارعون السود [أي السود من ملاك الأراضي] في كوبا على ملاذ آمن حينا من الزمن، إذ سرعان ما طردهم الحاكم الإسباني بعدما وصلته أخبار الحملة الفرنسية لغزو كوبا الإسبانية. وهكذا استقر في العام 1809م الفارون من هايتي في لويزيانا بنحو دائم، وفي نيو أورلينز على وجه التحديد، وتولوا الترويج في أمريكا لأفكار التحرر والخلاص من العبودية[41].

4 - الأفارقة وسكان أمريكا الأصليون

وفيما صار دور الأفارقة، ومن ثم دور الأطلسي الأسود (Black Atlantic)[42]، يحتل مكانا محوريا في الوعي الجمعي، لم يحظ سكان أمريكا الأصليون بانتباه المؤرخين المتخصصين في تاريخ المحيط الأطلسي إلا ما ندر.

فقبل وصول الأوروبيين لم تكن للبحار أهمية كبيرة في حياة الأفارقة. حقا كان هناك العديد من الموانئ، وبنحو مخصوص على الشاطئ المطل على المحيط الهندي، بيد أن الاتصالات بالعالم العربي وبالبحر المتوسط كانت تتحقق بواسطة تجارة الترانزيت العابرة للصحراء [الأفريقية] الكبرى. ومن مسلمات الأمور أن الأفارقة قد درجوا على اصطياد الأسماك من شواطئ البحار، وعلى استخراج الملح من مياه البحار الضحلة. بيد أن الأنهار الكبيرة والخلجان الكثيرة في غرب أفريقيا كانت قد جعلت من التوغل في

الأطلسي الواسع المدى مغامرة زائدة على الحاجة. بيد أن هذا الوضع تغير بالكامل خلال القرن السادس عشر، إذ وقع أسيرا في القرون الثلاثة اللاحقة نحو 12 مليون أفريقي. وبصفتهم مستعبدين، أكره هؤلاء الأسرى على ركوب سفن معدة للإبحار في الأطلسي. ونحو 1.5 مليون منهم لم يصلوا إلى أمريكا قطعا وذلك لأنهم لقوا حتفهم وهم في الطريق الموصلة إلى أمريكا. وكيفما كانت الحال ففي إطار الاتجار بالمستعبدين تطورت بنية تحتية تتكون من آلاف المترجمين والجنود والبحارة والحراس؛ وعليه فإن هذه البنية التحتية كانت عاملا حاسما في نجاح عمل نظام العبودية[43]. وهكذا تراكمت لدى كثير من الأفارقة معارف بحرية، جمعوها من خلال استخدامهم قوارب صغيرة تمكنهم من نقل المؤن إلى السفن الأوروبية الكبيرة التي كانت ترسو على بعد بضعة أميال من الشواطئ. وفي هذا السياق تطورت بعض القرى من كونها بلدات صغيرة تؤوي صيادي السمك، وتشكل مراكز لإنتاج الملح، وتعمل بمنزلة مواقع تجارية، لتغدو موانئ معتبرة - أعني مرافئ من قبيل لواندا (Luand) وكابيندا (Cabinda)(*) وبنغيلا (Benguela) الواقعة جميعها في أنغولا. وانضم إلى هذه القرى عدد كبير من القواعد العسكرية التي شيدتها الدول الأوروبية، مثل قاعدة المينا (Elmina) البرتغالية أولا والهولندية ابتداء من العام 1637م. وعلى رغم أن الدراسات التاريخية رأت، على مدى زمن طويل، في الذهب والمستعبدين أهم ما لدى أفريقيا من سلع تصلح للمتاجرة، وانطلقت دائما وأبدا من وجود هيمنة أوروبية على أفريقيا، فإن البحوث الحديثة تشير بجلاء إلى تنوع التشكيلات السلعية وتعلي من شأن الدور، الذي مارسه الأفارقة في هذه المبادلات التجارية[44]. ورغبة منهم في تركيز التجارة على السواحل، أو على جزر صغيرة، ارتأى رجال السلطة المحليون، على مدى زمن طويل، الالتزام بضرورة أن تنتشر القواعد العسكرية [الأوروبية] في الأقاليم البحرية فقط. وفي أنغولا فقط كان مسموحا للبرتغاليين بشراء الأراضي. من ناحية أخرى كانت القلاع والحصون والورش الصناعية الأوروبية عمليا وفي الظروف العادية، مشروعات أفريقية-أوروبية مشتركة (joint ventures)، أريد منها في المقام الأول أن تكون سدا منيعا يحمي مصالح القوم الخاصة من أطماع قوى أوروبية أخرى[45].

(*) كابيندا هي واحدة من بين المقاطعات الثماني عشرة في أنغولا، ومن المناطق الرئيسة لإنتاج البترول، وعليه تلقب بالكويت الأفريقية. [المترجم].

ومن خلال المتاجرة بالمستعبدين شهد غرب أفريقيا تعاظما كبيرا في دور الأسواق في الحياة الاقتصادية (Kommerzialisierung). كما ازدادت بنحو ملحوظ، أهمية رجال الأعمال المُختصين بالمتاجرة في المستعبدين وأهمية المناطق الريفية النائية والسلالات المحلية الحديثة العهد في التسلط على مقادير الأمور. من ناحية أخرى نشأت بين الأفارقة وأغلبية الأوروبيين، بمن في ذلك ممثلو الشركات التجارية بنحو مخصوص، ثقة متبادلة وصفقات قروض كثيرة وانطبقت هذه الثقة على قباطنة السفن الذين داوموا على الإبحار إلى الأماكن نفسها، وعلى الاتصال بالشركاء التجاريين المعهودين أنفسهم. واللافت للنظر هو أن النخب الحاكمة ورجال الأعمال كانوا يمتلكون معلومات مستفيضة عما لدى الأوروبيين من معروض سلعي، واهتموا بربط إنتاجهم بهذا المعروض السلعي وجهدوا في أن تكون سلعهم مكملة لمنتجات الأوروبيين. ودرس كولين كريغور (Colleen Krieger) بنحو مستفيض إنتاج الأقمشة في أفريقيا والمتاجرة بهذه الأقمشة. وتشهد الوقائع المستقاة من الزمن الذي سبق وصول الأوروبيين أن إنتاج الأقمشة القطنية كان أمرا شائعا؛ وعليه نلاحظ مثلا أن الأوروبيين كانوا يشحنون بحرا ما يسمى «ملابس بنين التقليدية» (Benin Clothes)، وذلك لتصديرها إلى ساحل الذهب (Goldküste) وإلى أنغولا وساو تومي (Sao Tomé)؛ كما كانوا يصدّرونها إلى الهند الغربية [أي الكاريبي] والبرازيل. وبالإضافة إلى الطلب على الأقمشة المحلية كان ثمة طلب كبير على المنسوجات المستوردة من الهند، والتي تميزت بألوانها الزاهية وبتطريزها المتقن[46].

والملاحظ هو أن تجار غرب أفريقيا كانوا يحيطون علما بالاختلافات بين أنواع السلع الدارجة ودقيقين في الاختيار. وكانت هذه الحقائق من جملة العوامل التي جعلت تكاليف المتاجرة مع الأفارقة ترتفع بنحو ملموس. فعلى سبيل المثال، طلب ملك الأشانتي (Aschanti)(*)، من Royal African Company (الشركة الملكية الأفريقية) [البريطانية]، أن يصنعوا له سريرا من النحاس الأصفر محاطا بستائر مصنوعة من أقمشة قطنية. وتعجب الإنجليز أيما عجب من هذا الطلب، وتساءلوا مبهورين: من أين حصل الرجل على هذه التصورات الدقيقة[47].

(*) أي ملك المجموعة العرقية المشهورة في غانا. [المترجم].

ولم تكن هناك وسيلة دفع واحدة إذا اختلفت الأولويات من إقليم إلى آخر: فعلى سبيل المثال كانت المصنوعات الخزفية المشغولة في أقاليم المحيط الهندي على هيئة حلزون هي وسيلة الدفع المفضلة في خليج بنين. أما التبغ البرازيلي فإنه كان يحظى بتثمين عالٍ جدا في ساحل المستعبدين (Sklavenküste). وفي المقابل وعلاوة على الذهب درج الأوروبيون على اقتناء العاج والأقنان، وكذلك الجلود والفلفل وشمع النحل والصمغ العربي والأخشاب الملونة وزيت النخيل.

وتمثلت الحصيلة الأخرى من المتاجرة بالمستعبدين في ظهور شتات (Diaspora) أفريقي في العالم الجديد، وهو ظهور هيأ بيئة صالحة لانتشار تصورات وسلوكيات عكست عقائد أفريقية كثيرة. ومارست القضايا العرقية دورا كبيرا في العالم الجديد خصوصا بالنسبة إلى أولئك المستعبدين البرازيليين، الذين تحدّروا من أواسط غرب أفريقيا مثلا، وبالنسبة إلى المستعبدين المتحدرين من قبائل مبوندا وباكونغو؛ فهؤلاء جميعا ظلوا يمارسون سلوكياتهم المميزة وشعائرهم الدينية التي اعتادوا عليها منذ أجيال وأجيال، متناسين أنهم باتوا يعيشون في العالم الجديد. بيد أن التمسك بالتراث والعقائد والتقاليد الموروثة لم يمنع من أن تتطور، بنحوٍ متزامن، ثقافات أفريقية جديدة: ثقافات هجينة الطابع في واقع الحال. أما تحول المهجَّرين الأفارقة إلى أمريكيين أفارقة أي إلى Afro-Amerikaner(*) فإنه أمر اختلفت تفاصيله من مكان إلى آخر. بيد أن الأمر الواضح هو أنه في مدن من قبيل هافانا الكوبية وسالفادور [باهيا] البرازيلية، تبلورت هويات أفريقية جديدة، هويات يلحظها المرء في اليوم الراهن بكل جلاء في مواسم مهرجان الكرنفال.

على صعيد آخر ليس ثمة شك في أن أهمية الأفارقة بالنسبة إلى العالم الأطلسي فاقت بكثير أهمية العالم الأطلسي بالنسبة إلى الأفارقة[48]. وتظهر لنا هذه الحقيقة بجلاء متى ما أمعنا النظر في كيفية تغلغل المحاصيل الزراعية وأنماط الحياة الأفريقية في ثنايا العالم الجديد. فبعدما وضعوا أقدامهم في العالم الجديد شرع المستعبدون في زراعة تلك المحاصيل، التي شحنوها معهم في السفن التي أتت بهم إلى العالم الجديد. كما شكلت المحاصيل الآسيوية التي وصلت إلى أمريكا في زمن سبق بكثيرٍ المتاجرة بالمستعبدين عبر

(*) أي أمريكيين كان يشار إليهم في السابق بالأمريكيين الزنوج. [المترجم].

الأطلسي مادةً استهلاكية مهمة. وتدخل في خانة هذه المحاصيل، سلع من قبيل القلقاس (Taro) [آذان الفيل] وديسقوريا(*) والزنجبل والموز. هذا ولم يشترِ القباطنة المستعبدون من موانئ غرب أفريقيا تلك المواد الغذائية التي جاء بها الهنود الحمر فقط، أعني سلعا من قبيل الذرة والمنيهوت (Maniok)(**) والفول السوداني والبطاطس الحلوة، بل اشتروا أيضا مواد غذائية أفريقية من قبيل الدخن (Hirse)(***) والأرز والديسقويا والبازلاء السوداء. علاوة على ذلك، حدثت الاستعانة بجوزة الكوكا - المشهورة بقوتها على إذكاء التنبه - لتحسين نوعية المياه المخزنة في السفن المبحرة. فبسبب هذه الجوزة التي لم يكن المرء يحتاج إلى أكثر من وضعها في براميل المياه، نجحت في مكافحة التعفن الذي يطرأ على هذه المياه خلال الزمن الطويل الذي كانت تحتاج إليه السفن الشراعية لعبور المحيط الأطلسي. وبعدما يحطون أقدامهم على التراب الأمريكي كان المستعبدون يحاولون بلا تأخير زراعة محاصيلهم المعتادة. ولم يدم الأمر طويلا حتى عثر أصحاب المزارع على محاصيل جديدة في حدائق مستعبديهم وفي أواني الطهي الدارجة لديهم؛ علما بأن بعض مأكولاتهم لاتزال حتى اليوم الحاضر تسمى بأسمائها الأفريقية، أعني مأكولات، من قبيل طبق جومبو (Gumbo)(****) المنسوب إلى نيو أورلينز[49].

بيد أن الأفارقة المعنيين هنا لم يجتازوا الممر الأوسط من الأطلسي بصفتهم مستعبدين فقط، بل اجتازوه بصفتهم بحارة أيضا. وكان أولوداه إكيوانو (Olaudah Equiano) واحدا من هؤلاء الشجعان. وفي العام 1789م خلّف لنا إكيوانو مخطوطة سردت سيرته الذاتية. وأشار في هذه المخطوطة إلى أنه وُلد في غرب أفريقيا وأنه وقع في الأسر، والعبودية ونُقل قسرا إلى سفينة حملته هو ومستعبدين آخرين إلى الكاريبي. بيد أن مصادر أخرى تؤكد أنه وُلد في كارولاينا الجنوبية (South Carolina)، وأنه بعدما اشترى حريته تسمى باسم الملك السويدي غوستاف فاسا (Gustav Vasa)[50]. لكنه قضى زمنا قصيرا في إحدى المزارع الكبيرة إذ ابتاعه ضابط من ضباط «البحرية الملكية» (Royal Navy) اسمه مايكل هنري باسكال Michael Henry Pascall. وبصفته خادم ضابط البحرية هذا،

(*) ديسقوريا (Yamswurzel)، اسمها العلمي هو (Disoscorea)، هي جنس من نباتات غير معروفة في الوطن العربي. [المترجم].

(**) المنيهوت هي الكاسافا أو البفرة في السودان. [المترجم].

(***) أي الجاورس أو البشنة أو إيلان بالمغربية. [المترجم].

(****) هو طبق يتكون من المرق والبامية واللحوم أو الأسماك الصدفية والخضراوات. [المترجم].

شارك إكيوانو أو غوستاف فاسا - وفق لقبه الجديد - في عديد من المعارك البحرية التي تزامنت مع حرب السنوات السبع. ونجح أخيرا وليس آخرا في الوصول إلى لندن. وخلافا لأمانيه، فُرضت عليه العبودية من جديد في أسواق النخاسة المنتشرة في الهند الغربية. بيد أن سيده الجديد، روبرت كينغ (Robert King)، كان من جماعة «الصحابيين» (Quäker)(*)، وكيفما كانت الحال فإن هذا الكويكرز المقيم في جزيرة مونتسرات (Montserrat) اهتدى سريعا إلى قدرات أكيوانو المتميزة، فعينه قبطانا يقود سفينة تخترق البحار طلبا لجلب مستعبدين جدد إلى كارولاينا الجنوبية وجورجيا (Georgia). وبسبب إرادته الصلبة، وعزيمته الخاصة، استطاع إكيوانو في العام 1766م أن يعتق نفسه لقاء مبلغ 70 جنيها. وما لبث أن عاد إلى لندن. ومن هناك شرع إكيوانو يبحر ثانية ليس إلى شمال أمريكا والكاريبي فقط، بل إلى الطرف الشرقي من البحر المتوسط وإلى مدينة سميرنا (إزمير الحالية) بنحو مخصوص. وفي العام 1773م شارك طواعية في حملة نظمتها البحرية الملكية لاستكشاف القطب الشمالي[51]. وبعد توليه مؤقتا دور رقيب يشرف على المستعبدين المقيمين على ساحل البعوض (Moskitosküste)[52]، أُسندت إليه خلال الحرب الأهلية الأمريكية مهمة جديدة، مهمة توطين المناصرين من المستعبدين السود في إقليم سيراليون. ولكن ومن قَبل أن يشرع في هذه المهمة صدر قرار يقضي باستبعاده. وعلى خلفية هذا القرار تفرغ إكيوانو للتأليف والدعوة إلى إلغاء العبودية[53]. وخلال جولاته الكثيرة في ربوع بريطانيا، وفي سياق القراءات التي كان يلقيها على أسماع الجماهير تعرف إكيوانو على المرأة التي تزوج بها لاحقا[54].

وبادئ ذي بدء التقى الأوروبيون السكانَ المحليين في الكاريبي. وكان سكان الكاريبي قد نزحوا قبل 6 آلاف عام تقريبا من البر إلى الكاريبي مستخدمين زوارق صغيرة. وسد القوم رمقهم من قوت البحر. من ناحية أخرى عثروا على حيوانات ونباتات مختلفة في المناطق الواقعة في عمق الجزر. ومارست الأجيال اللاحقة الزراعة والمهن الحرفية[55]. ووفق ما تروي المصادر العائدة إلى عصور الاستعمار، كان مجتمع سكان الكاريبي الأصليين متدرجا هرميا، يتربع على قمته رؤساء عشائريون، كان يطلق عليهم لقب Kapitän [نقيب أو قائد أو ربان]. وحينما كانت تندلع صراعات وخصومات

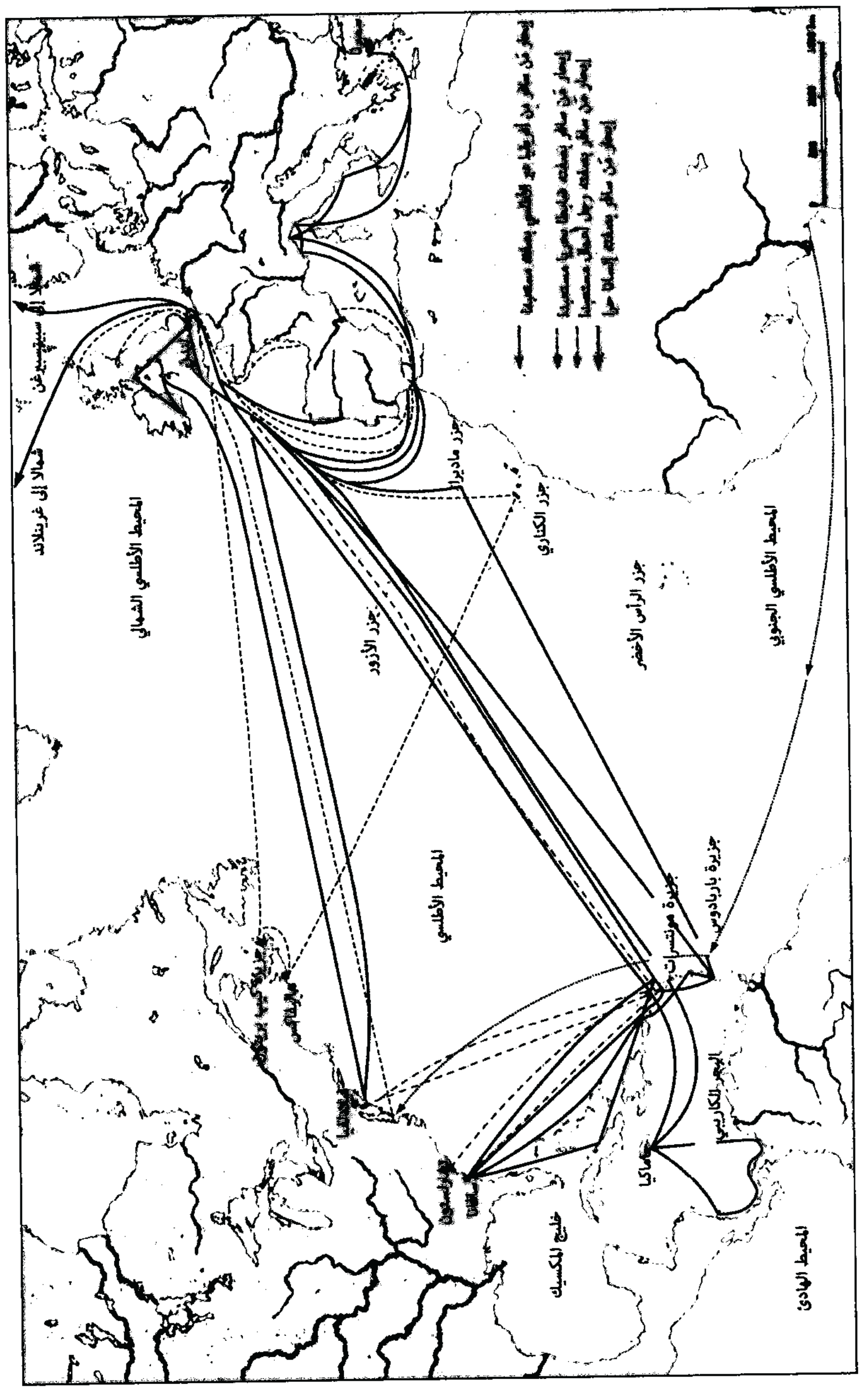
(*) أي من جماعة الكويكرز، الذين يركزون على أن المؤمنين يتلقون التوجيهات الإلهية من ضوء الداخل من دون مساعدة خارجية أو وسطاء أو شعائر خاصة. [المترجم].

مع الإنجليز أو الفرنسيين بنحو مخصوص، كان هؤلاء الرؤساء يتولون قيادة أكبر عدد ممكن من المحاربين لمنازلة الأعداء. ويمكننا في هذا السياق الاستشهاد بـ «الكابتن» وارنر Warner، نجل الحاكم الإنجليزي لإقليم سانت كريستوفر (سانت كيتس (St. Christopher, St Kitts) من زوجته الكاريبية الأصول. فبصفته زعيم جزيرة دومينيكا [Dominica، الكاريبية]، قاد وارنر في العام 1663م قوة قوامها 600 مقاتل، و17 زورقا من صنف الزوارق المسماة Kanus، لمساندة الإنجليز في هجومهم على جزيرة سانتا لوتسيا. وكان التحلي بصفة قائد - بصفة Kapitän - يفرض على الشخص المعني امتلاك ما يسمى piragua، أي امتلاك قارب يتسع لنقل نحو 40 إلى 50 فردا وحمولةٍ ليست بالخفيفة قطعا وقادرٍ على خوض المعارك البحرية بمفرده أو ضمن قافلة من السفن[56].

والمجموعة الثانية هي شعب التاينو Taino(*)، هذا الشعب الذي كان يقتات من الزراعة والصيد في عصور التاريخ المبكرة. والتاينو هم القوم الذين استلهم منهم الأوروبيون الأرجوحة الشبكية (Hammock, swinging couch or bed). وكيفما كانت الحال فإن شعب التاينو كان قد جعل من عمليات نهب السفن الإسبانية مهنته الرئيسة. وبالنظر إلى إتقانهم أصول هذه العمليات درج الإنجليز في جمايكا على استخدامهم لشن الغارات على المدن والسفن وقوافل البغال الإسبانية[57].

وكالآخرين تعرض السكان الأصليون المقيمون في المناطق البرية أيضا للآثار التي تمخضت عن الملاحة البحرية والتجارة عبر الأطلسي. ورغبة منه في التعبير عن تداعيات هذا التطور صاغ المؤرخ الفريد كروسبي (Alfred W. Crosby)[58] مصطلح «المقايضة الكولومبية» (kolumianischer Austasch)، مشيرا بذلك إلى انتشار ما هو دارج الآن في أمريكا من نباتات وحيوانات، أعني الذرة والبطاطس والفول السوداني والتبغ والكاكاو والديك الرومي البري، والعكس بالعكس طبعا. فإذا كان الأوروبيون قد أرشدوا السكان الأصليين إلى إمكانية استخدام الحيوانات في إنجاز أعمال معينة، فإنهم جلبوا معهم أيضا أمراضا وأوبئة من قبيل الجدري، أمراضا سببت إبادة كثير من سكان وسط أمريكا وجنوبها. بيد أن وجهة النظر هذه تلمح طبعا إلى أن السكان المحليين عاشوا وسكنوا في مناطق مشتركة، وخضعوا لنمط حياتي واحد من قبل وصول الأوروبيين إلى ديارهم، ومن بعد ذلك.

(*) التاينو هم شعب من الأراواك Arawak، وهم السكان الأصليون في منطقة الكاريبي وفلوريدا. وثقافتهم قريبة من ثقافة هنود وسط أمريكا. [المترجم].



الخريطة (14): رحلات أولوداه إكيوانو Olaudah Equiano

وفي الحقيقة حصلت مساوماتٌ، المرة تلو الأخرى، على التوصل إلى تسويات مؤقتة. فقد تفاعل وتواصل السكان الأصليون مع التجار والمبشرين والجنود، علما بأن المساومات لم تتخذ طابع التسويات السلمية فقط، بل استعانت بالقوة الحربية أيضا. وتجدر الإشارة إلى أن السكان الأصليين - المقيمين في المناطق الساحلية - كانوا في أغلب الأحيان من أوائل المتصلين بالوافدين الجدد. وبهذا المعنى كان السكان المحليون أهم جماعة سكانية بالنسبة إلى التجارة الأطلسية. فبواسطة الغونكوين (Algonquin)(*)، تطورت في أمريكا الشمالية عادة المتاجرة بالفراء، علما بأن هؤلاء السكان كانوا - بصفتهم شعبا يمارس صيد السمك بنحو منتظم - قد تعلموا تثمين المعادن والمصنوعات المعدنية التي كانوا يستخدمونها في حياتهم اليومية، أعني مصنوعات من قبيل المراجل والصنانير والسكاكين والفؤوس. وفي المقابل عرض الهنود الحمر فراء السمور الذي كان الأوروبيون يصنعون منه قبعات حديثة الطراز[59].

وعموما يمكن القول إن تجار الفراء الأوروبيين اندمجوا في وقت مبكر بالمجتمعات المحلية، أي بتعبير أكثر دقة اندمجوا في وقت مبكر بالسكان الأصليين وبمسارح نشاطاتهم الاقتصادية. ولا بد لنا في هذا السياق من الإشارة إلى أن النساء المحليات كن عاملا مساعدا في تحفيز الروابط التي جمعت بين السكان الأصليين وتجار الفراء الأوروبيين. على صعيد آخر تداولت قبائل [الهنود الحمر] المسماة الهورون (Huronen) والأيروكواس (Irokesen) المنتجات الأوروبية، من قبل أن يقابلوا وجها لوجه أعدادا كبيرة من المستوطنين الأوروبيين. وعلاوة على تجار الفراء - الذين كانوا على اتصال وثيق بمورديهم المحليين [أي بالسكان الأصليين الذين كانوا يزودونهم بالمنتجات التي يتاجرون بها]، كان المبشرون اليسوعيون هم الفئة الوحيدة التي كانت مهتمة برعاية المقايضة والاتصال بمجتمعات الهنود الحمر. كما نجحوا في تنصير بعض أبناء قبيلة الأيروكواس وتكوين طائفة «مسيحية» منهم[60]. وحري بنا أن نلحظ هنا أن تأثير الهيمنة الفرنسية لم يكن ذا بال، لاسيما أن التدافع بين فرنسا وبريطانيا العظمى خلال القرن الثامن عشر قد منح قبائل السكان الأصليين فرصا كبيرة، للدخول في تسويات، كانت تفضي دائما وأبدا إلى تكريس حقهم في التسيير الذاتي (Autonomie)[61].

(*) أي بواسطة سكان أمريكا الشمالية الأصليين. [المترجم].

وقد تركز اهتمام الهنود الحمر على الأسلحة النارية في المقام الأول. وحصلت قبائل الهورون والأينو(Innu)، المقيمة في إقليم كيبك (Québec) المطل على شاطئ سانت لورنس (St. Lorenz Strom) على هذه الأسلحة النارية من الفرنسيين. أما الأيروكواس المقيمون على ضفاف نهر هدسون (Hudson)، فإنهم حصلوا عليها من الهولنديين. وعلى صعيد آخر، استطاعت قبيلة الأيروكواس أن تحتكر لنفسها حق المتاجرة بالأسلحة وبالآلات والمعدات والأقمشة ودرجت على مقايضة هذه السلع بالفراء، الذي استولت عليه قبائل أخرى تقطن في مناطق نائية بعيدة عن السواحل[62].

وفي جنوب أمريكا الشمالية، في كارولاينا الشمالية (North Carolina) وكارولاينا الجنوبية (South Carolina)، على وجه التحديد، كان الفراء والجلود وجلود الظباء بنحو مخصوص بضاعةً رائجة في المعاملات التجارية. واستطرادا لا عجب في أن تنطلق من تشارلستون (Charleston) قوافل تجارية هدفها الوصول إلى أعماق البلاد قاطعة آلاف الكيلومترات. فهاهنا درج الكريك (Creeks)(*) منذ زمن طويل على مقايضة السلع وتبادل الهدايا مع الإسبان المنتشرين في فلوريد، ومع الفرنسيين المقيمين في لويزيانا، ومع البريطانيين الباسطين نفوذهم على كارولاينا[63].

ومنحت الخيولُ الهنودَ الحمر القدرة على التحرك سريعا وعلى اقتناص فرص اقتصادية جديدة. ولعل قبيلة الكومانشي (Comanchen) خير مثال على هذه التحولات. فبسبب تربية الخيول أسس الكومانشي لأنفسهم إمبراطورية خاصة بهم (Comanche Empire). فعلاقاتهم التجارية لم تشمل المستعمرات الإسبانية والفرنسية فقط، بل شملت أيضا مجتمعات الهنود الحمر المنتشرة في السهول العظمى (Great Plains)(**) وعلى القبائل القاطنة في غربي وشرقي البلاد. ومن خلال هذه القنوات تدفقت الخيول والأسلحة والفراء والمحاصيل الزراعية. وهكذا وبسبب التجارة والحروب وإبرام عديد من الاتفاقيات والتوسع في استخدام نظام العملاء ازدهرت وتوسعت إمبراطورية الكومانشي[64].

لقد أتاحت البنى التحتية التي أنشأتها الدول الأوروبية المستعمرة أمام الهنود الحمر فرصا جديدة عظيمة الأبعاد فعلا. بيد أن الاعتراف بهذه الحقيقة لا يجوز أن يحجب عن أنظارنا أن المناطق الحدودية المتداخلة في كثير من الحالات - أعني المناطق التي كانت

(*) شعب من شعوب الأمريكيين الأصليين. [المترجم].

(**) أي السهول الممتدة إلى الشرق من جبال الروكي في أمريكا الشمالية. [المترجم].

تسكنها القبائل المختلفة - كانت أيضا مسرحا واسعا ساعد القوى الاستعمارية على تحقيق أجندة خاصة بها. وتبعا لهذا كانت هناك تفاعلات ثقافية متبادلة تحققت لا قسرا فقط، بل من خلال المتاجرة السلمية أيضا. وشكلت العلاقات النفعية قضية مركزية في تحديد مدى الانتماء إلى رئيس القبيلة (Häuptling)، أو إلى هذا الزعيم أو ذاك من زعماء القبيلة، أي مدى إخلاص هذا المنتفع أو ذاك لزعماء أو حكماء القبيلة المعنية[65].

وحتى منتصف القرن التاسع عشر لم تطرأ على هذه التعقيدات والإشكاليات تحولات جوهرية على رغم أن المصادر الأوروبية ترسم، من حين إلى آخر، صورة مختلفة لهذه التغيرات والتحولات.

5 - بحارة وقراصنة وقسيسون

إن الفضل في استحداث العلاقة المتينة التي نشأت عبر الأطلسي يعود، في الواقع، إلى وجود علاقات تجارية ورسمية ودينية وعائلية متينة [بين طرفي الأطلسي]. وغني عن البيان أن تحوُّل هذه العلاقة إلى واقع ملموس وأواصر وثيقة لم يكن ليحدث لولا الجهود العظيمة التي بُذلت للتغلب على المعاناة والمحن الفادحة والمجازفات الرعناء التي عرّضت حياة الملاحين لأقسى المخاطر والعذابات. ويمنحنا ما كتبه أدوارد بارلو (Edward Barlow) صورة دقيقة عن هذه المعاناة؛ إذ كتب في حدود العام 1700م، في أحد دفاتر يومياته بشأن حياة الملاحين:

> «وفي الليل، أي حينما كان الواحد منا يتطلع بفارغ الصبر إلى الاستراحة، لم نكن نتمتع بهذه الاستراحة لأكثر من أربع ساعات؛ ففي كثير من الأوقات كانت الرياح تعصف بصورة هوجاء، لا تترك لنا فرصة للتمدد والاسترخاء ولو ساعةً واحدة لا غير. وكثيرا ما كانت تصدر لنا أوامر تفرض علينا التجمع على سطح السفينة، وذلك للتسلق إلى أعلى السارية الرئيسة أو السارية الأمامية لننزع الشراع منها، ونحن ما بين النوم واليقظة، وفي كثير من الأحيان كان الواحد منا يرتدي فردا واحدا من حذائه [...] وفي أيام العواصف الهوجاء والرياح الصاخبة والأمطار الغزيرة، أي حين تترنح سفينتنا يَمنة ويسرة، وتارة إلى الأعلى وتارة أخرى إلى الأسفل، كان الواحد منا يشد يده على حبال السفينة بكل ما أُوتي من قوة طلبا للنجاة وخشية من أن يسقط في اليم»[66].

وفي مستهل حياته، وبعدما أنهى فترة التدرب، عمل إدوارد بارو عند قصار وصاحب مطعم، بيد أن هاتين المهنتين لم تنالا إعجابه. وحينما تخلى في العام 1703م بنحو نهائي عن الملاحة البحرية فإنه كان قد بلغ من العمر 61 عاما، وعمل نحو 50 عاما في عديد من السفن ورأى كل أرجاء عالم ذلك الزمان تقريبا. فهو لم يبحر في بحر البلطيق والبحر المتوسط فقط، بل أبحر أيضا في الأطلسي والكاريبي وهو في طريقه إلى البرازيل وباربادوس وجمايكا. وخلال رحلاته المتعددة بواسطة السفن العائدة إلى English East India Company (شركة الهند الشرقية البريطانية)، لم تُتح له الفرص المناسبة لزيارة الهند والصين فقط، بل عاش أيضا نكبة كادت تسفر عن غرق السفينة في منطقة لا تبعد كثيرا عن جزيرة موريشيوس (Mauritius)؛ وأُخذ أسيرا من قبل هولنديين يعملون في الهند الشرقية(*) وعاش الحياة الدارجة في بيوت الدعارة المنتشرة في كاليكوت، كما خبر الصراعات الدموية المتكررة في السفن المختلفة، لاسيما أن طواقم السفن كانت خليطا من كل الأجناس. ففي السفينة كان الملاح البريطاني يعمل جنبا إلى جنب مع ملاح يتحدر من هولندا وفرنسا وإسبانيا ومن أفريقيا وأمريكا الشمالية والكاريبي ومن بلدان آسيوية كثيرة. وبالنسبة إلى البحارة السود المتحدرين من الكاريبي كان العمل في مثل هذه السفن يمنح حرية لم يكن يعيشها المستعبَد العامل في المزارع الكبيرة. وتظل هذه الحقيقة قائمة حتى إن أخذنا في الاعتبار أن هذه الجماعة من بني البشر كانت تُعامَل في السفن بكثير من التمييز العنصري، فهم غالبا ما يكلفون بأداء أعمال يأبى تنفيذَها الآخرون أعني أعمالا من قبيل طباخ أو موسيقار[67].

إن شكاوى بارلو والاتهامات التي أعرب عنها الآخرون دارت باستمرار حول الموضوعات ذاتها: نظام صارم وتعليمات لا تعرف الرحمة وأجور غير مضمونة وطعام رديء وإجحاف بالحقوق وظلم في التعامل مع بعض الملاحين. وكثيرا ما أدى استبداد قباطنة السفن والضباط إلى انتشار التمرد، وإلى مواجهة التمرد بالنار والحديد. ولا غرو في أن هذه السلبيات والممارسات الظالمة تزيح الستار عن حقيقة الحياة التي سادت

(*) الهند الشرقية هي تعبير يُستخدم لوصف الجزر المنتشرة في شرق قارة آسيا، وخصوصا الأرخبيل الملاوي. ووفق التعريف الأوسع هي أيضا أراضي جنوب وجنوب شرق آسيا. [المترجم].

في البحار، وتشهد أن المعلومات المستقاة من مراسلات التجار أو من الرسائل الخاصة لا تمثل الواقع إلا قليلا، بقدر تعلق الأمر بما نحن في صدد الحديث عنه هنا. وبالإضافة إلى المخاطر الفادحة المحيطة بالملاح والحافة بحياته - أعني على سبيل المثال مخاطر التعرض لعقوبات بدنية وغرق السفينة ووقوعها هي وطاقمها في الأسر - كانت هناك أيضا عقوبة أشد وخامة من وجهة نظر صغار الملاحين بنحو مخصوص: خفض الأجور. علما بأن التجار كانوا يلجأون إلى هذا التدبير لمعاقبة الطاقم عند تعرض بضائعهم للسرقة أو لأضرار مختلفة. ففي مثل هذه الحالات كان التجار يحمّلون البؤساء من طاقم السفينة مسؤولية ما يحدث لبضائعهم.

وكان فرض عقوبات نقدية شديدَ الوقع على عمال السفينة وعلى صغار الملاحين بنحو مخصوص، وذلك لأنهم لن يتمكنوا والحالة هذه من تناول الطعام الكافي، حينما ترسو سفينتهم في هذا الميناء أو ذاك. فأنى لهم هذا إذا كانت أجورهم قد أرهقتها العقوبات النقدية. وعلى خلفية هذه الحقائق يبقى صمود بارلو في مزاولة الملاحة البحرية طوال هذا الزمن الطويل أمرا يدعو إلى الدهشة فعلا، لاسيما أنه كان قادرا على الانخراط في القرصنة البحرية[68].

وبالإضافة إلى قراصنة يعملون لحسابهم الخاص، ويبثون بصفتهم مجرمي البحار الرعبَ والخوف والقتل والدمار، كان هناك أيضا قراصنة يعملون بنحو أو آخر لحساب هذه الدولة أو تلك (buccaneers, privateers).

ودرج الحكام العامون الإنجليز في جمايكا على إصدار تصاريح مطلقة تجيز للقراصنة العاملين في خدمة بريطانيا، التعامل مع المستوطنين وقادة السفن الإسبان بالوحشية التي تروق لهم. واندرج ضمن هذه الممارسات استيلاءُ هنري مورغان على إقليم بورتوبلو في العام 1668م وبنما في العام 1670م. والأمر الجدير بالملاحظة هو أن القراصنة «المُجازين رسميا» المدعومين من هذه الدولة أو تلك، كانوا يحاربون على جميع الجبهات، وأنهم درجوا في الوقت ذاته على التهرب من الرقابة. التي يحاول أن يفرضها عليهم الطرف الذي يعملون لحسابه. وكان في مستطاع قرصان «رسمي» ناجح - أعني قرصانا على شاكلة مورغان - أن يرتقي إلى أعلى المناصب، وأن يتعرض لسخط وغضب السلطات عليه، وتُفرض عليه من ثم الإقامة في غياهب [سجن] برج لندن. وبنحو أو آخر كان هناك تداخل بين القرصنة العادية والقرصنة المجازة رسميا. بيد أن

هذا التداخل لا ينفي طبعا أن ممارسة القرصنة للأغراض الشخصية لم تكن تتعارض مع عمل القرصان المجاز رسميا، فالأغراض الشخصية كانت في كثير من الحالات، تحتل موقعا محوريا في نشاطات القراصنة «الرسميين».

وكان وليام دامبير (William Dampier) (1715-1651) واحدا من أشهر هؤلاء القراصنة. أضف إلى هذا أنه نفَّذ العديد من الرحلات الاستكشافية الموسعة. وهو يستحق منا أن نلتفت إليه بنحو مخصوص؛ وذلك وبالدرجة الأولى لأنه نجح في إقامة ترابط وثيق بين عالمي المحيطين الهادئ والهندي. وكان قد أبحر بسفن شراعية ثلاث مرات حول العالم، للاستيلاء على الفضة الإسبانية، بيد أن هذه النشاطات لم تمنعه من الاهتمام بالنباتات والحيوانات الغريبة عنه، وبالشعوب الأجنبية التي تحدث عنها في دفاتر يومياته.

والملاحظ هو أن دامبير تحدَّر من أسرة بسيطة كانت تمتهن الزراعة في مقاطعة سومرست (Somerset)، واجتاز الأطلسي بمركب تجاري أوصله إلى نيوفاوندلاند، وذلك إصرارا منه على المشاركة في الحرب البحرية الثالثة التي دارت رحاها في الكاريبي بين إنجلترا وهولندا. والتحق من ثم بمجموعة قراصنة كانت تجهز نفسها لتنفيذ ما نفَّذه القبطان مورغان في إقليم بورتوبلو وبنما: الإغارة على الإقليمين ونهب خيراتهما. بيد أن فشل المجموعة في تنفيذ هذا المشروع قادهم إلى المحيط الهادئ. فقد سيطرت عليهم رغبة جامحة في الاستيلاء على سفينة من سفن النقل البحري المترددة بين الفلبين وجزيرة غوام (Guam) [الواقعة في غرب المحيط الهادئ]، ونهب ما فيها من خيرات وسلع ثمينة. ولما كانوا قد استولوا على سفن صغيرة فقط، لذا أتيح لوليام دامبير الوقت الكافي لدراسة خصائص النباتات المحلية والسكان الأصليين. لكنه ما لبث أن أبحر عبر الفلبين إلى أستراليا، ومن هناك إلى المحيط الهندي. ونال مؤلَّفه الموسوم A New Voyage Round the World[69] [رحلة جديدة حول العالم] (الصادر في العام 1697) شهرة واسعة وبات من أكثر الكتب قراءة. كما لفت مؤلَّفه هذا أنظار قيادة البحرية البريطانية إليه.

وأخيرا وليس آخرا حالف الحظ عمليات القرصنة الكثيرة التي نفذها وليم دامبير خلال الحرب التي خاضتها الأطراف الراغبة في وراثة العرش الإسباني (1700-1714/1713)، إذ نجح في الاستيلاء على سفينة إسبانية ضخمة، كانت تبحر أمام شاطئ المكسيك. وبعدما استقر في لندن، مخلفا وراءه القرصنة البحرية وتداعياتها، أراد دامبير



الصورة (7): تجسيد لصورة وليام دامبير

أن يفعل ما في مستطاعه لتحسين سمعته، ودخول التاريخ بصفته باحثا مرموقا. إن التطلع إلى الحصول على هذا الصيت يمكن فهمه بيسرٍ إذا ما أخذنا في الاعتبار أن الدول الأوروبية كانت وقتذاك قد رسمت خطا فاصلا بين القرصنة والحرب، أي رسمت خطا يفصل بين القرصنة غير المشروعة وخوض حرب شرعية[70].

وعلى رغم أن الأفلام السينمائية والمؤلفات المنشورة تسعى، حتى يومنا الراهن، إلى تجميل صورة القرصنة، فإن هذا كله لا يغير من حقيقة أن القرصنة كانت فصلا مستمرا من فصول سيادة البطش والإرهاب في البحار[71]، علما أن السنين الواقعة بين العامين 1716 و1727 كانت من ناحيةٍ عصرا ذهبيا للقرصنة، ومن ناحية أخرى من جملة الأسباب التي عكّرت مسيرة التدفقات المتبادلة في الاقتصاد «الأطلسي» الناشئ حديثا، وزعزعت شروط وأركان استقراره.

لقد اقتفى القراصنة العاملون لحسابهم الخاص أسلوب القراصنة العاملين بغطاء رسمي بنحو ما، وتنفيذا لتوجيهات حكومية في كثير من الأحيان، فهم اختاروا لأنفسهم قواعد وملاجئ كثيرة، ليس في منطقة الكاريبي فقط، بل في المحيط الهندي أيضا. واستقطب أرخبيل البهاماس (Bahamas)، على وجه الخصوص، أعدادا كبيرة من قراصنة البحار، لاسيما أن التاج البريطاني لم يكن مهتما بالدفاع عن البهاماس ولا بإدارة شؤونه. ولم تخلُ السواحل الأفريقية أيضا من القرصنة البحرية، فمدغشقر على سبيل المثال تحولت وقتذاك إلى مستودع لتخزين الغنائم، وقدمت للقراصنة منافع كثيرة بصفتها قاعدة يمكن اللجوء إليها عند الحاجة.

وفي أغلب الأحيان كان القراصنة يأتون على متن سفن تجارية. فبناء على الأوضاع التي سادت هناك كانت ثمة إيجابيات كثيرة تغري القراصنة بالعمل لحساب هذا الطرف أو ذاك. فالتغذية كانت جيدة، ومستويات الأجور أعلى، وساعات العمل أدنى. أضف إلى هذا أن الغنيمة كانت تقسم بناء على الكفاءات والجهود المبذولة، والمهمة التي يضطلع بها القرصان في السفينة المعنية، علما أن نصيب الفرد الواحد كان في سفن القراصنة أدنى من النصيب المتعارف عليه في السفن التجارية أو في المراكب الحربية. وفيما سادت في السفن الرافعةِ رايةَ القراصنة (Jolly Roger) هويةٌ مشتركة، هوية كلية، كان الوضع يختلف في السفن التجارية، فالعاملون في هذه السفن نادرا ما كانوا يتماهون مع قادة وملاك سفينتهم ومع أصحاب الحمولة التي تنقلها سفينتهم.

بيد أن الأمر الذي لا خلاف عليه هو أن لصوص البحار القراصنة كانوا يشكلون خطرا كبيرا بالنسبة إلى الشبكات التجارية، واستطرادا كانوا موضع ملاحقة وعقوبات مستمرة. على صعيد آخر أصدر البريطانيون في نهاية القرن السابع عشر عفوا عاما على أمل إغراء القراصنة بالتخلي عن أفعالهم الشنيعة وجرائمهم المروعة، بيد أن أغلبية القراصنة رفضت الانصياع، وأبت الموافقة على العرض البريطاني، وذلك لأن هذه الموافقة كانت تعني العودة إلى الظروف المأساوية السائدة في السفن التجارية. وهكذا صعّد البريطانيون من شدة حربهم على القراصنة. وعلى رغم أن هذا التصعيد لم يُكلّل بنصر مبين فإنه أثمر نتائج مُرضية إلى حد ما. وخلال العامين 1716 و1721، أُعدم ما بين 500 و600

قرصان بحري. وصُلب هؤلاء القراصنة في ساحات موانئ الكاريبي، وذلك لردع الآخرين عن ممارسة القرصنة. وبنحو مماثل هدد البريطانيون كل فرد يتعاون مع القراصنة بالإعدام شنقا حتى الموت.

وفي نهاية المطاف آتت الإعدامات الجماعية التي نُفذت بحق فريق بلاك بارت روبرتس (1722) (Black Bart Roberts) ثمارها، خاصة بعدما عاضدتها حملة إعلامية واسعة نفذها قساوسة وموظفون حكوميون. وفقدت القرصنة الكثير من إغراءاتها، فتراجع عدد لصوص البحار، أخيرا وليس آخرا، لأن المؤسسة البحرية (Navy) كانت في حاجة ماسة إلى تشغيل كثير من البحارة. وخلافا لخصومهم، أعني التجار والدولة، لم يفلح القراصنة - في الكاريبي على أدنى تقدير - في تطوير تنظيمات اجتماعية واقتصادية مستقرة يمكن أن يستعينوا بها لمواصلة العيش الكريم، ويتعاضد بعضهم مع البعض الآخر[72]. إن هذا هو ما تحقق في البحر المتوسط وفي الطرف الشرقي من الأطلسي، حيث كانت الكلمة العليا لـ «برابرة سواحل»(*) في شمال أفريقيا[73].

ولم يكن البحارة والقراصنة العاملون بتصريحات رسمية والقراصنة العاملون لحسابهم الخاص، هم فقط الجماعة التي تركت بصماتها على الأطلسي وعلى بقية البحار، وشكلوا واسطة ربطت البحار بعضها بالبعض الآخر. فالجنود مارسوا هذه الأدوار أيضا، فعلى سبيل المثال خدم كثير من الجنود في شركة الهند الشرقية الهولندية (Vereenigden Ost-Indiaschen Compagnie VOC) وفي شركة الهند الغربية الهولندية (Dutch West India Company, WIC)(**)، وجابوا بحار العالم، ونقلوا لنا من حين إلى آخر أخبار هذه الجولات. كما ترك مبشرون وقساوسة وتجارٌ بصماتهم، أي تركتْ بصماتِها جماعاتٌ تتصف بامتلاكها روابط أسرية متينة وواسعة.

ولعل مارجريتا فان فاريك (Margrieta van Varick) مثال كثير الدلالات على ما نقول. والمعروف عنها أنها سافرت في العام 1686 إلى نيويورك بصحبة زوجها الثاني، الذي عمل رعويا وكان ينتمي إلى كنيسة الإصلاح الهولندية التبشيرية

(*) راجع ما سبق أن قلناه بخصوص كلمة «برابرة». [المترجم].

(**) بالنظر إلى أهمية الموضوع نود أن نكرر ثانية أن المقصود بالهند الغربية هو الكاريبي. [المترجم].

(niederländisch-reformierte Kirche)، وأنها قضت سنوات كثيرة في شارع فلات بوش (Flatbush) في بروكلين. إن مارجريتا المولودة في هولندا العام 1649، والتي توفي والداها في وقت مبكر، سافرت هي وشقيقتها وعمها إلى إقليم ملقا (Malakka). وتزوجت في هذا الإقليم، في العام 1673، إغبرت فان دونيس Egbert van Dunis، الذي عمل هناك بصفته رجل أعمال يتاجر بين إقليم ملقا وبلاد البنغال. وبعد وفاة دونيس المبكرة تعرفت مارجريتا على رودولفوس فان فاريك (Rudolphus van Varick) الذي عمل قسيسا في كنيسة الإصلاح في ملقا. وبعد مضي زمن قصير تسلم رودولفوس فان فاريك عرضا مرسَلا من شارع فلات بوش (Flatbush) في بروكلين. واستجابت الأسرة للعرض، فانتقلت بصحبة الأطفال إلى العالم الجديد. ولم تكتفِ مارجريتا بنقل أثاثها المنزلي الهولندي فقط عبر الأطلسي، بل نقلت معها حاجيات كثيرة كانت قد اشترتها في آسيا - أعني حاجيات من قبيل الخزف الصيني والسجاد التركي وكراسي الأبنوس ومصنوعات مطلية ودمى صينية - كما جلبت معها أواني فضية ومجموعة لوحات فنية هولندية، ولوحات مستوحاة من الحياة والطبيعة في الهند الشرقية. وعلى رغم أننا هنا إزاء حاجيات ذات طبيعة شرقية وغربية، وأنها – استطرادا - تبدو شيئا فرديا خاصا، فإننا نرى أن الإشارة إليها أمر نافع، وذلك لأننا إزاء موضوع موثق بنحو جيد، ويعطي انطباعا عما كان متاعا ضروريا بالنسبة إلى «رحالة» القرن السابع عشر[74].

وعاش كثير من البريطانيين الذين استقروا في العالم الجديد تجاربَ مماثلة، كانوا قد خبروها في عوالم أخرى. ولا نقصد بهذا الأمر عبور البحر الأيرلندي فقط (*)، بل نقصد أيضا الإقامة المتكررة في أقاليم البحر المتوسط. ويمكننا أن نستشهد في هذا السياق بجون وينثروب الابن (John Winthrop)، حاكم مستعمرة كونيتكت في الزمن التالي. فهو لم يطلق حملة تحرير الهوغونوتيين (1628) من الحصار الذي فرضه الفرنسيون على قلعة لا روشيل (La Rochelle) فقط، بل ساح مثله في ذلك مثل كثيرين من أبناء جلدته في البحر المتوسط وفي بلاد الشام.

على صعيد آخر عُمِّمت التجارب الاستعمارية المقتبسة من مناطق بحرية أخرى على المشروعات الجديدة أيضا. واتفاقا مع هذه المساعي خطط أمير البحر وليام مونسون

(*) الذي يفصل بين جزيرة أيرلندا وبريطانيا العظمى. [المترجم].

(William Monson)، لإنشاء مستعمرة في مدغشقر، اعتقادا منه أنها تملك المزايا نفسها، التي تتوافر في المستوطنات المنتشرة في أمريكا وفي أقاليم الكاريبي[75].

6 - المحيط الأطلسي يسترعي الانتباه

وكما لاحظنا أعلاه شكَّل المحيط الأطلسي، على مدى زمن طويل، ممرا محوريا ومنفذا مهما للوصول إلى قارات وبحار أخرى. ولقد انقضت قرون كثيرة من الزمن إلى أن اتُّفق على إطلاق اسم «أطلسي» على المحيط الذي نحن في صدد الحديث عنه، علما أن هذه التسمية [الأطلسي] تكمن جذورها في أساطير التاريخ القديم، وأن معناها هو(بحر الأطلسي) Meer des Atlas (Αατλαντς θαλασσα)، وهكذا انتشرت هذه التسمية وباتت اسما معترفا به في الخرائط الحديثة(*)، ونلاحظ أن الجغرافي ورسام الخرائط في بلاط الملك فيليب الثاني، الذي درس في إشبيلية الخرائط الإسبانية، قسَّم في العام 1570 الأطلسي إلى Mar del Nort (بحر الشمال)، وOceanus Aethiopi (المحيط الإثيوبي)[76]، أما عند لوكاس يانسون واغينااير Lucas Janszoon Waghenaer، فإن اسم الأطلسي هو Maris Oceanis أو De Groote Zee Oceanus (البحر المحيط). علاوة على هذا قدم واغيناير خدمة جليلة للملاحين حينما وضع في متناول أيديهم معلومات ملاحية وخرائط جغرافية وسجلات تشير إلى أوقات المد والجزر، وتعليمات تخص استعمال الأشرعة[77].

وفي المقام الأول توجهت الأنظار، فيما بعد، إلى أقسام معينة من السواحل والبحار، تماما كما نلاحظ ذلك في الوصف الذي قدمه دامبير لرحلته حول العالم بسفينة شراعية. ففي تقريره المنشور في العام 1699 يصف دامبير العقبات التي يمكن أن تعترض المرء عند عبور سفينته المحيطات، ويشير إلى الرياح التي تهب على الأطلسي وعلى المحيطين الهندي والهادئ. والواقع أن دامبير كان أول من استعمل مصطلح «الأطلسي»، للإشارة إلى شمال وجنوب المحيط. بيد أن الحقيقة تفرض علينا أن نشير هنا إلى احتمال أن يكون دامبير قد قلَّد ملاحين إنجليزا.

(*) كما باتت هذه التسمية مصطلحا يشير إلى مجمل البحر الواقع بين أفريقيا وأوروبا وأمريكا. [المترجم].

وأسفرت الجهود البريطانية التي بُذلت من أجل الملاحة البحرية في الأطلسي عن إعلان البرلمان البريطاني في العام 1714 عن جائزة مخصصة لمن يحقق فتحا كبيرا في قضية خطوط الطول. وكان الدافع وراء هذا الإعلان يكمن في غرق سفينة كلوديسلي شوفيل (Sir Cloudesley Shovell). وبعد لف ودوران فاز صانع الساعات الإنجليزي جون هاريسون (John Harrison) بالجائزة، بتفوق واضح على منافسيه الكثيرين والخبراء المعروفين الذين حاولوا تحديد خطوط الطول بتقنيات بالية[78].

وفي فرنسا استحدث جان باتست كولبير (Jean-Baptiste Colbert) مكتبا للهيدروغرافيك، يعمل تحت سقف الأكاديمية الفرنسية للعلوم (Académie Royale Sciences)؛ كما كلف المختصين باستحداث الأطلس البحري الفرنسي (Le Neptune francios)، الذي أريد منه أن يكون وسيلة تخدم الأغراض العلمية، ودليلا على اهتمام الإرادة الملكية برعاية القضايا العلمية والفنية، وتوطيد أركان العزة القومية. على صعيد آخر استحدثت القوى الكولونيالية الأخرى - أعني إسبانيا والبرتغال - أساليب وخطوطا ملاحية جديدة تمر بالدرجة الأولى عبر جنوب الأطلسي. وبالنسبة إلى إسبانيا جرى توصيف هذه الخطوط في «مكتب إشبيلية لتشجيع وتنظيم التجارة مع الأقاليم الإسبانية فيما وراء البحار» (Casa de la Contratación)، أما بالنسبة إلى البرتغال فقد تكفلت بإنجاز هذه المهمة هيئةٌ مركزية أنيطت بها مهمة إدارة المستعمرات البرتغالية الواقعة فيما وراء البحار (Casa da Índia). ولكن بقدر تعلُق الأمر بالمسائل الهيدروغرافية والقضايا الإعلامية فإن ما لا شك فيه أن هولندا قد حازت، خلال القرن الثامن عشر، القدح المُعلى والحظ الأوفر في كلا الموضوعين: المسائل الهيدروغرافية، والقضايا الإعلامية. فخلافا للقوى المنافسة لها لم تتهيب هولندا من نشر معارفها على الملأ ومن عرضها في السوق الحرة. وهذا أمر كانت له مبررات واضحة ويسيرة الفهم. ففي وقت مبكر في أواخر القرن السادس عشر وبدايات القرن السابع عشر كانت أطالس لوكاس واغينايرقد مكنت المهتمين من الحصول على وصف دقيق للملاحة البحرية في بحر الشمال وفي بحر البلطيق وفي سواحل الأطلسي وفي البحر المتوسط. ومع انطلاق التوسع باتجاه البرازيل وباتجاه الهند الشرقية بالدرجة الأولى ظهرت في الساحة، في الزمن التالي، خرائط وتوصيفات مسهبة للبلدان والرحلات المختلفة. وغني عن البيان أن هذا كله كان، بنحو أو بآخر، قد فتح لأوروبا أبواب العالم على مصاريعها. وما من شك في أن تعيين أمير

ناسو-زيغن (Nassau-Siegen) - أعني يوهان مورتس (Johann Moritz) في العام 1636 - حاكما عاما لشركة الهند الغربية الهولندية العاملة في البرازيل قد كان إشارة بارزة إلى رعاية العلوم والفنون. فقد ضم فريقه العديد من العلماء والفنانين، وكان من بينهم الرسام فرانس بوست (Frans Post) وآلبرت أكهوت (Albert Eckhout)، أي ضم أفرادا كانوا قد خبروا البلاد مستخدمين كل ما لديهم من تجارب فنية ومعارف علمية. علما أن الرسامين تركوا لوحات فنية خلّدت كل ما كان متاحا لأنظارهم وأقلامهم تقريبا. وفيما نبغ بوست في رسم صور الطبيعة بالدرجة الأولى تخصص أكهوت في رسم بني البشر في المقام الأول. وبعملهم هذا أسهم الفنانون بنحو وثيق في تمكين أوروبا المعاصرة للقرن السابع عشر من اكتساب معرفة دقيقة عن البرازيل. وعلى رغم أن استعمار هولندا للبرازيل كان حدثا طارئا في واقع الحال، إذ ما لبث يوهان موريتي أن عاد إلى هولندا في العام 1644، فإن من حقائق الأمور أيضا أن لوحات بوست وأكهوت قد أسهمت بشكل قوي في تشكيل صورة البرازيل[79]. كما أسهمت في ذلك قصيدة ياكوب ستيندام «The Praise of New Netherland» (إطراء لهولندا الجديدة) العائدة إلى العام 1661، ومقالة يوهان نيوف (John Nieuhof) «ذكرى رحلة بحرية وبرية إلى البرازيل» (Gedenkweerdige Braslianse Zee-en Lantreize) العائدة إلى العام 1682، وخرائط يوهانس يانسونيوس (Johannes Janssonius) المزوقة بعناية فائقة ومجموعة ويليم بلاو (Willem Blaeu) المسماة بلجيكا الجديدة ((Nova Belgiac 1635)). فهذه الأعمال الفنية والنصوص الأدبية أسهمت أيضا وبشكل فعال في تقديم عرض متعدد الوسائط (Multimediaschau) لعالم الأطلسي الهولندي[80].

وبالإضافة إلى مؤلَّف أولفيرت دابر (Olfert Dapper)، المخصص لوصف أفريقيا (1668) ومؤلَّف آرنولدوس مونتانوس (Arnoldus Montanus)، العائد إلى العام 1671، والذي استعرض فيه خصائص أمريكا، قدم يوهان نيوف (Johan Nieuhof) في مؤلَّفه الموسوم Voyages and Travels into Brasil, and the East Indies (جولات ورحلات إلى البرازيل وإلى الهند الشرقية) وصفا مختصرا للرحلة التي قام بها في العام 1703. وكان الهدف من هذه المؤلفات هو منح القراء تصورا عن الفرص المتاحة للملاح حتى يتجه من الهند الغربية والبرازيل إلى المحيط الهندي والمحيط الهادئ. وبهذا النحو عبّدت هذه المؤلفات الطريق لظهور أدب الرحلات في هولندا.

وتحركت أمريكا الشمالية أيضا في هذا المضمار. فانسجاما مع هذه التطورات، وبصفته نائب المدير العام لهيئة بريد المستعمرات الأمريكية، كلف بنجامين فرانكلين (Benjamin Franklin)، في العام 1768، المختصين بوضع خرائط لتيار الخليج(*)، وكان الدافع لهذا التكليف هو أن هيئة التجارة (Board of Trade) كانت قد طلبت من فرانكلين توضيح السبب الذي يفسر حاجة البريد المرسل من إنجلترا إلى بوسطن إلى زمن أطول من البريد المرسل بالاتجاه المعاكس. ولمعرفة السبب اتصل فرانكلين بأحد أبناء خال له يعمل في مركز صيد الحيتان والملاحة البحرية (Nantucket)، سائلا إياه تفسير الأمر. بيد أن تيموثي فولجير (Timothy Folger)، ضابط البحرية وربان سفينة كانت تمخر بانتظام بين إنجلترا ونيوإنجلاند، هو الذي أعطى فرانكلين الجواب الشافي. فالتيار المتجه شرقا يضايق السفن المتجهة غربا، بيد أنه يضفي السرعة على حركة السفن المتجهة شرقا، أي المبحرة باتجاه إنجلترا. ولم يلبث فرانكلين أن طلب من ابن خاله أن يضع علامات تشير إلى التيارات. كما اقترح أن تكون المعلومات الخاصة بهذه التيارات محفورة في صفائح نحاسية، لكي تكون متاحة لكل ربابنة السفن الناقلة للبريد[81].

وكانت الصراعات الفرنسية-البريطانية التي سادت إبان حرب السنوات السبع (1756-1763)، وحرب الاستقلال الأمريكية قد عززت الوعي بأهمية الأطلسي. فأخذت الصحافة تتداول مصطلح «الأطلسي» بوصفه تعبيرا يشير إلى البحر الفاصل بين بريطانيا العظمى وأمريكا. في غضون ذلك كلفت قيادة الأسطول البحري (Admiralität) أهل الاختصاص إصدارَ أطلس جديد ودراسة أوضاع وخصائص السواحل. وحظي السعي إلى اكتشاف الممر الشمالي الغربي(**) بأهمية مميزة، واكتسب حافزا جديدا. ففي وقت مبكر خلال العام 1745 أعلن البرلمان جائزة نقدية تبلغ 20 ألف جنيه لمن يمخر بسفينة شراعية من خليج هدسون إلى بحر الجنوب Südse (لاحظ أن هذه هي التسمية التي كانت تطلق وقتذاك على المحيط الهادئ). وعلى رغم أن تطوير كاسحات الجليد في القرن العشرين، والاحتباس الحراري السائد حاليا، هما العاملان الفعليان اللذان يسّرا وجود الممر الشمالي الغربي، فإن المعارف الخاصة بشمال المحيط الأطلسي ازدادت اتساعا وتعاظمت بنحو مطرد. وتنطبق هذه الحقيقة على الاهتمام بالمحيط الهادئ أيضا[82].

(*) أو تيار المياه الدافئة الذي يتدفق في خليج المكسيك. [المترجم].

(**) أي الممر الذي يربط المحيط الأطلسي بالمحيط الهادئ عبر أرخبيل القطب الشمالي الكندي. [المترجم].

8

المحيط الهادئ

«أوماي، الإنسان الذي كانت الطبيعة هي معلمه الوحيد، يدخل عالما جديدا كأنه رجل جُبِل طوال حياته على نشاط لا يخبو، وتعلم بكل عنايةٍ الأساليب المكرِّسة للأخلاق الحميدة، فمظهره وسلوكه مفعمان بالآداب الكريمة، ولا تكلف فيهما، وهو أهل للاحترام والتقدير. [...]، إني أود من خلال هذه الملاحظات تأكيد مبلغ الأمور التي تستطيع الحياة على الطبيعة تحقيقها من غير فن [وتصنع]، فالفن بكل ما أوتي من جودة مميزة لا يمكن أن يحقق ما تستطيع الحياة على الطبيعة تحقيقه من دون فن [وتصنع]»[1].

فاني بورني (Fanny Burney)

«كان تقرير بوغنفيل المخصص لوصف تفاصيل رحلته قد أسهم، بشكل كبير، في انتشار أسطورة تزعم أن تاهيتي هي جنة عدن»

إن اكتشاف بحر الجنوب (التسمية التي أُطلقت فترة طويلة من الزمن على المحيط الهادئ) استولد مشاعر حنين أوروبية مختلفة. فعلاوة على عالم الحيوانات والنباتات الغريبة اعتقد البعض أنهم قد عثروا على «الهمجي النبيل». وهكذا رددت فاني بورني عبارات مفعمة بالإعجاب والتقدير في سياق حديثها عن أوماي (Omai) البولينيزي (Polynesier)، الذي اصطحبه توماس كوك (Thomas Cook) معه في رحلته الثانية، وأخذه إلى دياره فيما بعد، ومكّنه من مقابلة ملك بريطانيا والاطلاع على خصائص الحياة البريطانية. وأدلبرت فون كاميسو (Adalbert von chamissi) المستكشف الذي طاف حول العالم بسفينة شراعية اسمها روريك (Rurik)، رأى أيضا أن رفيقه البولينيزي إنسان يتمتع بجُل خصال النُبل، إنسان لم يجد له مثيلا في أوروبا[2].

بيد أن اللقاء الذي جمع بين الأوروبيين وسكان جزر بحر الجنوب لم يكن وديا دائما كما تصوره الأوروبيون، أو كما بجّل البعض منهم هذا اللقاء في وقت لاحق. إن العكس هو الصحيح، فبالنسبة إلى الطرفين كان من المحتمل جدا أن يكون هذا اللقاء (في أفضل الحالات) خيبةَ أمل كبيرة، بل كان يمكن أن ينطوي على مخاطر جمة. فكما قتل فرانسيسكو دي ألميدا (Francisco de Almeida) في رأس الرجاء الصالح، قُتل أيضا فرناندو ماجلان (Fernando Magellan) في الفلبين، وجيمس كوك في جزيرة تاهيتي (Tahiti)، في سياق نزاعات نشبت بينهم وبين السكان المحليين. من جهة أخرى فتكت الأمراض التي جلبها الأوروبيون معهم بحياة أعداد ضخمة من سكان البلاد الأصليين.

ولكن قبل أن يركب الأوروبيون البحر، ويلتقوا سكانَ جزر المحيط الهادئ، كان هؤلاء السكان قد استوطنوا عالم المحيط الهادئ منذ آلاف السنين. إن هذا العالم الذي يمتد من الشرق إلى الغرب، عبْر مسافة تزيد على 12 ألف كيلومتر، وتنتشر فيه أكثر من 1000 لغة، يقسم اعتمادا على تصنيف المستكشف وعالم النباتات الفرنسي جول دومون دو أورفيل (Jules-Sébastien-César Dumont d'Urville)، إلى ميكرونيسيا (Mikronesien) وميلانيسيا (Melanesien) وبولونيزيا (Polynesien).

وبالإضافة إلى «الأرخبيل الصغير» ميكرونيسيا، الواقع إلى الشمال من غينيا الجديدة (Neuguinea) وفيجي (Fidschi)، وإلى الشرق من الفلبين، توجد «الجزر السوداء» (جزر ميلانيسيا)، هذه الجزر التي طغت عليها هذه التسمية، بسبب البشرة الداكنة

المسيطرة على سكانها. وتمتد هذه الجزر من غينيا الجديدة حتى فيجي(*). على صعيد آخر تمتد جزر البولينيزيا، «الجزر العديدة، الـPoly»، من غينيا الجديدة وحتى هاواي (Hawaii) في الشمال، وجزيرة الفصح (Osterinsel)(**) وجزر كاليدونيا الجديدة (Neukaledonien) في الجنوب[3].

وقبل نحو 50 ألف عام تقريبا، حين شكلت غينيا الجديدة وأستراليا جزيرة واحدة بفعل انخفاض مستوى مياه المحيط، نجح بعض سكان جنوب شرقي آسيا في العبور من غينيا الجديدة إلى أستراليا، واستوطنوا فيها، كما تشهد على ذلك قبائل الـ Aborigines، أعني القبائل التي لاتزال منتشرة في أستراليا الحالية(***)، ونحو العام 4 آلاف قبل الميلاد اجتازت شعوب أخرى البحر متجهة من تايوان إلى ميلانيسيا وميكرونيسيا وبولينيزيا وهاواي وجزيرة الفصح.

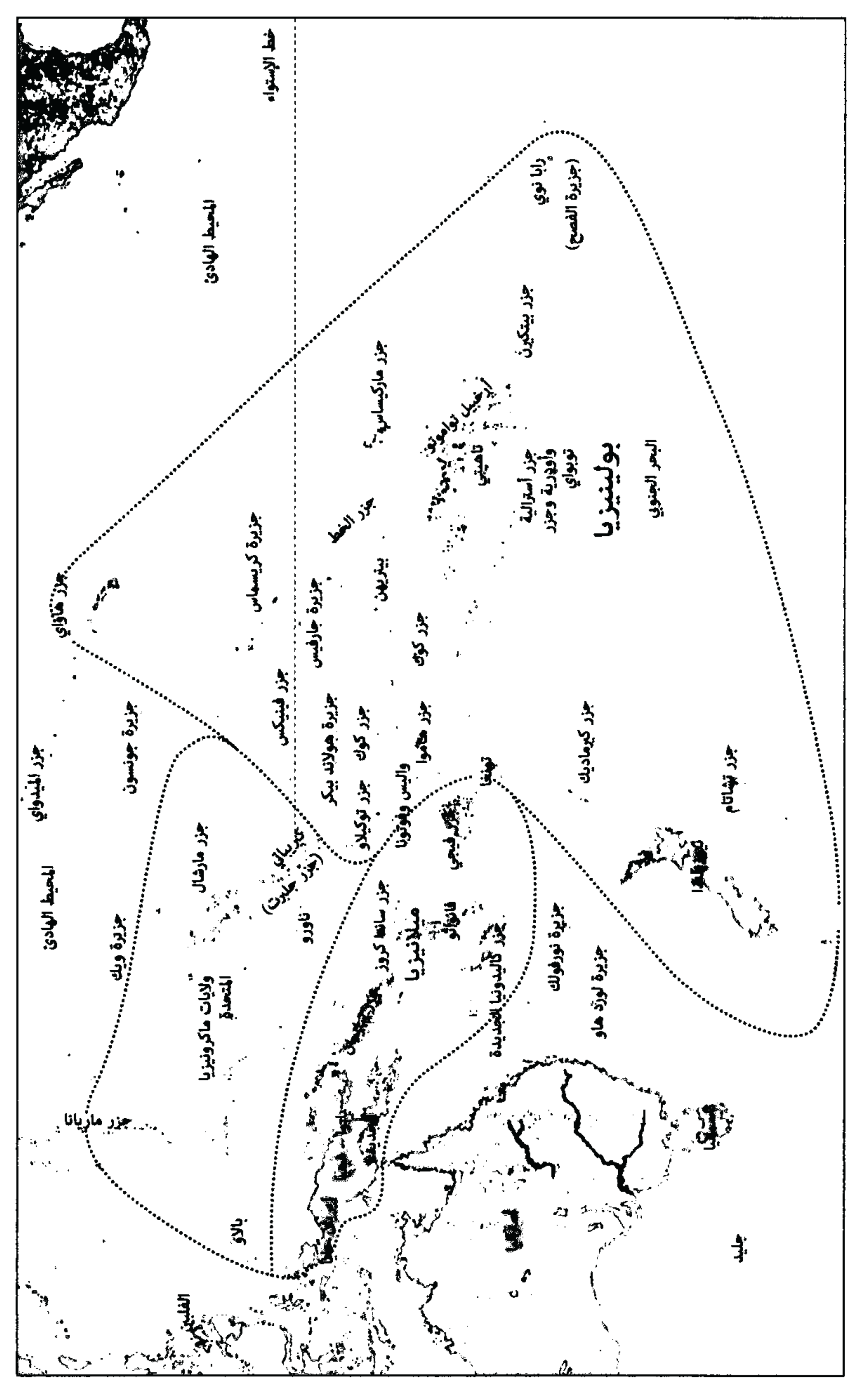
وتوغلت جماعات الأوسترونيزيين (austronesian)، جماعات الملايو-بولينيزيين (Malayo-Polynesian)، في البحار مستعينين بقواربهم الصغيرة، ومسترشدين بالنجوم وباتجاه حركة المياه والرياح والغيوم والطيور، يحدوهم الأمل في الوقوع على أراضٍ قريبة منهم. ويسّرت المعارف الملاحية المتوارثة عبر أجيال كثيرة على الأسترونيزيين إنشاءَ ورعاية علاقات ثقافية واقتصادية واجتماعية مع مناطق شاسعة من المحيط الهادئ. ويلاحظ المرء هذه العلاقات الواسعة فيما يسمى بثقافة اللابيتا النقش على الخزف (Lapida-Kultur)(****)، وتعبِّر هذه الثقافة عن نفسها من خلال قطع خزفية عُثِر عليها في مئات المواقع الأثرية المنتشرة في أقاليم المحيط الهادئ، في مناطق تمتد من أرخبيل بسمارك (Bismarck-Archipel) إلى فيجي وتونغا (Tonga) وسامو (Samo)، مرورا بجزر سليمان (Salomonen). كما عُثِر على بقايا أثرية من قبيل الأبسيديان (أي السيج) وذوات الصدفتين (التي منها المحار مثلا) وأحجار تستعمل في مواقد الطبخ، ومجوهرات وفؤوس، منتشرة في مناطق تبعد كثيرا عن مناطق إنتاجها.

(*) لاحظ أن عدد الجزر التابعة لفيجي يصل إلى 800 جزيرة. [المترجم].

(**) لاحظ أن الإسبان يسمون هذه الجزيرة «جزيرة القيامة». [المترجم].

(***) التي درجنا على أن نرى فيها أنهم هم سكان أستراليا الأصليون. [المترجم].

(****) اللابيتا اسم يطلق على القبائل التي سكنت جنوب المحيط الهادئ فيما يُعرف اليوم بالبولينيزيا، والميكرونيزيا، ومناطق من الميلانيسيا. [المترجم].



الخريطة (15): المحيط الهادئ

وغني عن البيان أن هذه الحقيقة توثق سعة ومتانة عمليات المقايضة التي تغلغل الأوروبيون في ثناياها شيئا فشيئا. وعلى رغم أن الأوروبيين قد ظهروا أول مرة في عالم المحيط الهادئ في العام 1521 فإن واقع الحال يشهد على انقضاء 400 عام إلى أن تعرف سكان جميع هذه الجزر من كثب على ملامح الشخص الأوروبي[4].

1 - الاكتشاف واللقاء

كما سبق أن قلنا كان فاسكو نونييت دي بالبوا (Vasco Nunez de Balboa) أول أوروبي يرى المحيط الهادئ، بعدما اجتاز برزخ بنما في العام 1513. وفي سياق الاستحواذ على جزر الملوك (Molukken) وغينيا الجديدة كان البرتغاليون، قبل ذلك بعام واحد، قد بدأوا يتوغلون في المحيط الهادئ من الطرف الآخر. ولما كان التاج الإسباني قد تذرع بمعاهدة تورديلاس (Vertrag von Tordesillas) العائدة إلى العام 1494، لتعزيز حقه في الاستيلاء على هذه المنطقة، كلف الملك الإسباني في العام 1519 فرناندو ماجلان الملاح المتحدر من البرتغال بقيادة أسطول يتكون من خمس سفن، والإبحار غربا للوصول إلى الجزر من الطرف الأطلسي. وبعد العديد من المحاولات الفاشلة التي استغرقت شهورا عثر ماجلان على ممر مائي سهّل له الدخول إلى المحيط الهادئ، والذي سُمّي فيما بعد بمضيق ماجلان (Magellan-Straße)(*). ومن دون قصد منه قاده الخط البحري الذي اختاره إلى أعالي البحار. ولقد اجتاز العديد من الجزر التي كان في استطاعته استخدامُها محطاتٍ مؤقتة ليتزود منها بالمؤن (كما فعل الملاحون الذين أتوا من بعده). فجاع طاقمه وعطش، وفتك بهم مرض الإسقربوط، وتزايدت عمليات التمرد والعصيان في صفوف طاقمه. وفي مارس من العام 1521 وصل الناجون إلى جزيرة غوام (Guam)، ودخلوا في نزاعات مع السكان المحليين، مع قبائل شامورو (Chamorros). بيد أن ماجلان أمر بمواصلة الإبحار إلى الفلبين، حيث لقي حتفه في نزاع مع جماعة محلية. ووصلت سفينة واحدة من أسطول ماجلان إلى إسبانيا في العام 1522، مرورا بجنوب المحيط الهندي

(*) يقع مضيق ماجلان في جنوب أمريكا الجنوبية وبين أرض النار ورأس هورن (كاب هورن) من ناحية والحافة الجنوبية للقارة من ناحية أخرى. وهو من أهم الممرات المائية الطبيعية بين الأطلسي والمحيط الهادئ. [المترجم].

وبجنوب المحيط الأطلسي، وكان قائد هذه السفينة هو القبطان سباستيان إلكانو (Sebastian Elcano)، وكان المؤرخ أنطونيو بيغافيتا (Antonio Pigafetta) واحدا من الرحالة الذين جاءوا مع القبطان المذكور. وبوصول السفينة إلى إسبانيا أنهت بنجاح إبحار أول سفينة شراعية حول العالم.

ونفّذ القبطان غارثيا خوفري دي لوايسا (Garcia Jofre de Loaïsa) بين العامين 1525 و1527 العديد من المحاولات. بيد أن السفن السبع التي شكّلت العمود الفقري للأسطول حطّمتها الرياح عند مضيق ماجلان، ولم ينجُ منها إلا سفينتان نجحتا في الوصول إلى جزر ميندناناو (Mindanao)، ومن نجا منهما ونجح في الوصول إلى جزر التوابل [أو جزر الملوك، كما تسمى أيضا] تكفلت سفن برتغالية بنقلهم إلى البرتغال. وكان الإسباني أندريس دي أوردانيتا (Andrés de Urdaneta) واحدا من هؤلاء الناجين. والملاحظ أن أوردانيتا عاد إلى إسبانيا الجديدة (أي إلى المكسيك)، وما لبث أن انتمى إلى رابطة دينية اسمها «نساك أوغسطين». وفي العام 1564 أعاد فراي أندرياس (Fray Andrés)، كما أصبح يسمى، الكَرّة وأبحر في رحلة استكشافية إلى الفلبين ليؤسس فيها أول كنيسة. وفي الأول من يونيو أبحر مرة أخرى بهدف العثور على خط بحري، يقود من الفلبين إلى المكسيك، من دون الحاجة إلى المرور عبر المحيط الهندي والمحيط الأطلسي. واختار أوردانيتا خطا شماليا، خط العرض «32 درجة شمالا»، وأبحر بسفينته المسماه بـ «سان بطرس» مُوقنا بأن الحظ سيكون حليفه. ومن غير أن تتاح للأسطول أي فرصة مناسبة للتزود بالماء والطعام، اجتازت [سفينة] سان بطرس شمال المحيط الهادئ الواسع الأرجاء، وواصلت رحلتها باتجاه الجنوب مستفيدة من تيار كاليفورنيا. وفي الثامن من أكتوبر وصل أوردانيتا إلى أكابولكو (Acapulco)، بعد أن قطع - خلال فترة لا تتعدى 130 يوما - مسافة بلغت أكثر من 12 ألف ميل بحري، وفقد 16 ملاحا من أصل طاقم كان مكونا من 44 فردا. علما أن مرض الإسقربوط هو ما فتك بأغلبية الملاحين المتوفّين. وبعد تأسيس مانيلا في العام 1571 أمسى المسار الذي اقتفاه أوردانيتا خطا معياريا بالنسبة إلى السفن المبحرة بين المكسيك والفلبين[5]. وحتى القرن الثامن عشر، أي إلى عصر توماس كوك، ظلت الخرائط التي سجل فيها اتجاهات الرياح والأمواج المائية مصدرا متداولا. والجدير بالملاحظة أن كاليفورنيا، الولاية التي اشْتُق

اسمها من اسم جزيرة أسطورية، قد ظلت على مدى زمن طويل بعيدة كل البعد عن اهتمامات الإسبان. وأدت رحلات متفرقة، مثل الرحلة التي نفذها خوان كابريلو في العام 1540، إلى اكتشاف سان دييغو الحالية، وجزر سنتا باربارا ومنطقة خليج سان فرانسيسكو[6].

واسترعت فضة العالم الجديد وقوافل الفضة الإسبانية اهتمام البريطانيين والهولنديين، وجذبتهم صوب المحيط الهادئ. وهكذا نلاحظ أن [القرصان البريطاني] فرنسيس درايك (Francis Drake) قد نهب، خلال طوافه حول العالم بين العامين 1577 و1580، كل ما وقع في يده من ممتلكات إسبانيا. ولا تفوتنا هنا الإشارة إلى أن أسطول ناساو (Nassau-Flotte) هو أول أسطول هولندي كبير في المحيط الهادئ كان مكلفا بالاستيلاء على الأسطول الإسباني وإعاقة تدفق الفضة على العدو الإسباني. وبالنسبة إلى الهولنديين لم يكن التوغل في هذه المحيطات للوصول إلى الأسطول الإسباني أمرا مجهولا. فقد وصل أوليفييه فان نورت (Olivier van Noort) بين العامين 1598 و1601، ويوريس فان سبيلبيرجين (Joris van Spilbergen) بين العامين 1614 و1616، إلى جاوة عبر الأطلسي والهادئ. وبعد عودته إلى هولندا في العام 1617 نشر سبيلبيرجين تقريرا مسهبا عن رحلته هذه. أما أسطول ناساو فإنه تعرض بين العامين 1623 و1624 لكثير من المصائب. ففي بحر الشمال نشأ ثقب في السفينة، وقبالة شاطئ أفريقيا سبَّب حلاق مجرم تعطيل السفينة، وذلك لأن هذا الحلاق سمَّم بعض طاقم السفينة. وبسبب هذه الوقائع المأساوية، وعلى رغم كل ما بذلوا من جهود مضنية في رأس أو كاب هورن (Kap Hoorn) تأخر الهولنديون عن مواجهة الأسطول الإسباني بفارق 5 أيام. وما عدا محاصرتهم ميناء كالاو (Callao) [في البيرو الحالية]، وتدميرهم بضع سفن إسبانية، لم يتكبد الهولنديون خسائر تذكر. بيد أنهم عادوا أدراجهم إلى أوروبا مرورا بالهند الشرقية خالي الوفاض، ومن غير الكنز العظيم الذي كانوا يتطلعون إلى الاستيلاء عليه. من هنا كان الأفضل لهم لو أخذوا بنصيحة بييت هين (Piet Hein)، واعترضوا سفن الفضة الإسبانية في الكاريبي، أي كان الأفضل لهم أن ينفذوا ما نفَّذه بييت هين بنجاح في العام 1628 قبالة الساحل الكوبي. وإذا كانت تطلعاتهم قد خابت فإن اهتمامهم

بالمحيط الهادئ لم يتراجع البتة. ففي أربعينيات القرن السابع عشر أُرسِل ثانيةً أسطول صغير إلى المحيط الهادئ، وذلك لحث قبائل الهنود الحمر في تشيلي على التحالف معهم ضد الإسبان[7].

وبنحو مستقل عن النشاطات الجارية في الطرف الشرقي من المحيط الهادئ اتخذت شركة الهند الشرقية الهولندية (VOC) زمام المبادرة، وراحت تحاول مرات عديدة استكشاف المحيط الهادئ. ولتحقيق هذا الهدف طلب الحاكم العام فان ديمن (van Diemen) في العام 1642 من مساعده أبل تاسمان (Abel Tasman) الشروع في رحلة استكشافية للعثور على أستراليا. وأبحر تاسمان جنوبا، مخلفا وراءه أستراليا، وعثر على أرض أو بلاد فان ديمن، (التي ستسمى لاحقا باسم مكتشفها أبل تاسمان)، وعلى نيوزيلندا، وواصل رحلته قبل أن يعود إلى باتافيا، فأبحر إلى تونغا وفيجي وغينيا الجديدة. وفي رحلة أخرى وصل فان ديمن إلى الساحل الشمالي الغربي من أستراليا، حيث كانت سفن شركة الهند الشرقية الهولندية تجنح في الشعاب، من حين إلى آخر، مثلها في ذلك مثلما حدث لسفينة باتافيا في العام 1629، حينما جنحت في الشعاب المنتشرة في هذه الأقاليم. بيد أن الاستكشافات الجديدة لم تبشر بنفع اقتصادي ذي بال. ولهذا السبب بدأ التخلِّي عن المضي قدما على درب الاستكشافات الجغرافية. ومنعا للالتباس لا تفوتنا هنا الإشارة إلى أن توماس كوك قد اكتشف نيوزيلندا في وقت متأخر نسبيا في العام 1769.

وتكمن علة هذا الأمر في المنافسة بين فرنسا وبريطانيا، التي لم تتخذ شكل صراعات دارت رحاها في المناطق البرية التابعة لأوروبا وأمريكا والهند فقط، بل في بحار العالم أيضا. فالدولتان تناحرتا في المحيط الهادئ متجاهلتَين أن الإسبان يعتبرون هذا المحيط هو «محيطهم» الخاص، وذلك لأنه يقع على حدود مستعمراتهم[8]. وما لبثت بريطانيا العظمى أن كلفت جون بايرون (John Byron) في العام 1765 الاستيلاءَ على جزر الفوكلاند الواقعة في جنوب الأطلسي، والعثور على القارة الجنوبية (أستراليا) وعلى الممر الشمالي الغربي (Nordwestpassage) أيضا(*)، وتلقى لويس أنطوان دو بوغنفيل (Louis Antoine de Bougainville) تعليمات صادرة من

(*) أي على الممر الذي يربط المحيط الأطلسي بالمحيط الهادئ، عبر أرخبيل القطب الشمالي الكندي. [المترجم].

الملك الفرنسي، تأمره بتنفيذ مهمة مماثلة تقريبا لمهمة جون بايرون. ولما كان بايرون قد اتخذ التدابير اللازمة لتأمين حيازة بريطانيا لجزر الفوكلاند فقط، كُلِّف قبطانان آخران بمهمة اكتشاف أستراليا. وهكذا استولى صامويل واليس (Samuel Wallis)، في العام 1767، باسم ملك بريطانيا على تاهيتي. وبعد عام من ذلك نفَّذ بوغنفيل، باسم التاج الفرنسي مرة أخرى ما نفذه بايرون باسم التاج البريطاني. وكان تقرير بوغنفيل المخصص لوصف تفاصيل رحلته قد أسهم بشكل كبير في انتشار أسطورة تزعم أن تاهيتي هي «جنة عدن». وعلى رغم أن توماس كوك كان قد استكشف تاهيتي سابقا فإن تقرير بوغنفيل حفزه في العام 1769 على الإبحار إلى تاهيتي ثانية، وباسم بريطانيا العظمى في هذه المرة.

إن قيام توماس كوك بأول رحلة حول العالم انطوى على مغزى علمي بنحو ما. فالعام 1769 كان عام مرور كوكب الزهرة بين الأرض وقرص الشمس، أي كان عام ظهور حدث يمكن مشاهدته من الأرض. وهكذا فإن مشاهدة هذا الحدث من أقاليم مختلفة وتوثيق هذه المشاهدات، وقياس تفاصيل هذا الحدث، كانت أمرا يبشرِّ بالحصول على معلومات قيمة للملاحة البحرية لتحديد خطوط الطول. لقد بدت تاهيتي مكانا مناسبا جدا لمراقبة هذه الظاهرة. إن الـ أنديفور (Endeavour) التي كانت مخصصة لنقل الفحم، هي السفينة التي استقلها توماس كوك لإنجاز مهمته. وكان صيت توماس كوك قد ذاع وقتذاك. فخلال عمله في خدمة البحرية الملكية (Royal Navy) المرابطة سفنها في شمال الأطلسي (قبالة الساحل الكندي) أقام كوك الدليل على أنه ليس ملاحا بارعا فقط، بل على أنه أيضا فنان يتقن جيدا رسم الخرائط. وفي السادس والعشرين من أغسطس من العام 1768 أبحر كوك باتجاه تاهيتي، فانتهى إليها في الثالث عشر من أبريل 1769. وبعدما أجرى القياسات المذكورة نفَّذ كوك أوامر قيادة البحرية، وراح يتقصى الطريق الموصلة إلى أستراليا. وفي بادئ الأمر وبعدما استكشف نيوزيلندا ثانيةً، ومسح أراضيها وأعد خرائط عنها، واصل كوك رحلته الاستكشافية، فبلغ في أبريل 1770 الساحل الجنوبي الشرقي من أستراليا. وكانت سيدني الحالية هي الإقليم الأول الذي وطئت قدماه أرضه، والتقى فيها للمرة الأولى في حياته سكانَ أستراليا الأصليين. وحتى ذلك الحين

كان اسم هذا الإقليم من أستراليا هو هولندا الجديدة (Neuholland)، بيد أن كوك أطلق عليه اسم نيو ساوث ويلز (New South Wales)، معتبرا إياه جزءا من ممتلكات بريطانيا العظمى. وعندما أراد مواصلة الإبحار جنحت سفينته الـ أنديفور في الحيد المرجاني العظيم (Great Barrier Reef)، بيد أن التخلص من بعض الحمولة مكّن السفينة من أن تطفو على سطح مياه البحر ثانيةً وتواصل رحلتها إلى نيوزيلندا[9].

وكان التقاء سكان نيوزيلندا الأصليين، شعبَ ماوري (Maori) أمرا لافتا للنظر فعلا. علما أن التعارف ساده، خلال الرحلة، تارة رصد ومراقبة، وتارة أواصر علاقة حميدة، وتارة أخرى رفض للآخر وعداوات ونزاعات كثيرة. والجدير بالذكر هو أن توماس كوك كان يغض الطرف حينما يعمد أفراد من شعب ماوري - هذا الشعب المعتاد أكلَ لحوم البشر - إلى قتل والتهام بعض أفراد طاقم سفينته، بيد أنه كان يعاقب من دون رحمة أو شفقة كل من تسول له نفسه سرقة شيء من سفينته. وهكذا وفي سياق إحدى حملاته التأديبية بحق جماعة من اللصوص لقي كوك حتفه في هاواي في العام 1779.

بيد أن لقاءه الكاهن والملاح توبايا (Topaia) كان، عن حق، حدثا تاريخيا ترك انطباعات مؤثرة جدا. ولم يتولَّ توبايا إرشاد سفينة كوك (Lotsen)، في المحيط الهادئ فقط، بل سخَّر معلوماته الغزيرة عن عالم جزر الهادئ في خدمة كوك، ومن ثم تعاون الطرفان فاستحدثا خريطة تستعرض هذه الجزر[10]. وفي هذه الخريطة سُجِّلت 70 جزيرة مستقاة من قائمة اشتملت، في الأصل، على 130 دائرة تدور كل واحدة منها حول مركز مشترك، علما أن توباتا كان قد جعل راياتيا (Ra'iatea, Ulietea) - الجزيرة التي رأى فيها نور الدنيا - تشكل مركز هذه المجموعة من الجزر. ونقل كوك الذي رسم الخريطة بخطه الشخصي - إذ إن مخطوطة راياتيا ضاعت ولم يبق لها أثر - إلى الأوساط الأوروبية مادة معرفية موروثة، لم يتولَّ يوهان راينهولد فورستير (Johnn Reinhold Forsters) إحياء ذكراها فقط، بل تولى أيضا نشرها على الملأ. وفي طريقه لمواصلة رحلته خلَّد راياتيا هذا اللقاء من خلال رسم لوحة فنية بالألوان المائية، تصور اللقاء الذي جمع السكان الأصليين والأوروبيين. ولكن، وخلافا للآمال المعقودة، لم تَقُدْه هذه الرحلة إلى المحيط الهندي، ومن ثم إلى أوروبا. فقد أصيب في بتافيا بالملاريا.

وقبل أن تصل السفينة أنديفور (Endeavour) إلى بريطانيا العظمى في العاشر من يوليو من العام 1771، وفيما كانت في طريقها إلى رأس الرجاء الصالح لقي العديد من أفراد طاقم السفينة حتفهم. وبعدما واصلت السفينة رحلتها إلى أوروبا تكررت الكارثة نفسها، وفي هذه المرة أيضا تُوفي عدد كبير من طاقم أنديفور. بيد أن الرحلة وعلى الرغم من ذلك سجلت نجاحا باهرا أُشير إليه في وسائل الإعلام حينئذ، وفي المقالات والمؤلفات التي استعرضت تفاصيلها. وما كان ثمة مجال للشك، أيضا، في أن بريطانيا ستجهز حملة استكشافية أخرى. فتوغلت السفينة المسماة Resolution (تصميم أو عزم)، بين العامين 1772 و1775 في المحيط الأطلسي وفي جنوب المحيط الهندي، فبلغت نيوزيلندا - بعدما عرجت على المدار القطبي الجنوبي. وانطلقت من ثم من نيوزيلندا إلى جنوب المحيط الهادئ. ولم توثق المجلات والمطبوعات المصورة فقط هذه الرحلة، بل وثقتها أيضا، وبنحو مخصوص، اللوحات الفنية التي رسمها وليام هودجسون (William Hodges) رفيق توماس كوك. فهذه اللوحات والمناظر الطبيعية المرسومة فيها مكّنت جمهور البريطانيين من كسب تصور عن خصائص الحياة في بحر الجنوب – بما في ذلك البحر وجبال الجليد[11].

ودفع ذلك النجاحُ الإعلامي البحريةَ الملكية إلى إعداد مزيد من الحملات الاستكشافية. وكان الأمر المستهدف في هذه المرة هو العثور أخيرا على الممر الشمالي الغربي (Nordwestpassage) الذي طال انتظاره. وهكذا أبحر كوك بسفينته الشراعية في العام 1776، مستخدما الخط البحري التقليدي، أي عبر الأطلسي والمحيط الهندي، إلى نيوزيلندا، ومن هناك إلى تونغا (Tonga) وتاهيتي، وانعطف من ثم باتجاه الشمال، وواصل الإبحار بمحاذاة هاواي، مرورا بالساحل الغربي من أمريكا الشمالية، وذلك لرسم خرائط لهذا الساحل. ثم واصل طريقه بمحاذاة الساحل مخترقا مضيقَ بيرنغ (Beringstrasse)، إلى أن أجبره الجليد على العودة من حيث أتى. ولقضاء فصل الشتاء في منطقة دافئة اتجه إلى هاواي ثانية. بيد أن القدر كتب عليه أن يتورط، في هذه الجزيرة، في نزاعات مع السكان المحليين أسفرت عن مقتله في الرابع عشر من فبراير من العام 1779. وحل مكانه في قيادة سفينة Resolution مساعده لشؤون الملاحة البحرية وليام بلاي (William Bliggh)، فعاد بالسفينة إلى بريطانيا العظمى بكفاءة جيدة. ولعل الواجب يفرض علينا أن ننبه إلى أن وليام بلاي هو القبطان الذي تمرد

عليه لاحقا طاقم السفينة المسماة باونتي (Bounty). إن نجاحات توماس كوك نبّهت فرنسا إلى ما عليها النهوض به، ودفعت لويس السادس عشر في العام 1785 إلى تكليف النبيل جان فرانسوا دو لابيروز (Jean-Francois Glup de la Pérouse) بقيادة حملة استكشافية تهدف أيضا إلى العثور على الممر الشمالي الغربي (Nordwestpassage). وبعدما تبين، مرة ثانية، أن هذه الحملة مشروع لا أمل فيه، ومحاولة مكتوب لها الفشل، انحرف لابيروز جنوبا بسفينته الشراعية، وأبحر بمحاذاة سواحل اليابان، حاثا الخطى بغية الوصول إلى تونغا وساموا (Samoa). وفي أستراليا التقى لابيروز أولَ سجناء بريطانيين مدانين باقتراف جرائم بشعة، ولا أمل في إصلاحهم. وانطلاقا من وجهة النظر هذه أخلت الحكومة البريطانية سبيلهم في العام 1788، تاركة لهم تصريف شؤونهم في هذه القارة النائية. وفي الزمن التالي جنحت السفن قبالة سواحل جزر سليمان، مما أسفر عن موت جميع من كان على متن هذه السفن. وانتظر الناس في فرنسا بفارغ الصبر لسماع أخبار هذه السفن. وأبحرت سفن أخرى لاستطلاع الأمر، بيد أنها لم تعثر على أي أثر يشير إلى المصير الذي حل بالسفن[12]. وبنحو منفصل نفّذ القبطان البريطاني جورج فانكوفر (George Vancouver) بين العامين 1791 و1795، والقبطان الإيطالي العامل في خدمة إسبانيا أليساندرو مالاسبينا (Alessandro Malaspina) بين العامين 1789 و1794، عددا من حملات أخرى آلت جميعها إلى فشل ذريع. وكيفما اتفق فقد عمل مالاسبينا على مسح الساحل الأمريكي الشمالي الغربي وجبال ألاسكا، وتوصل إلى معلومة جديدة تبين أن الملاح الذي يتناول الليمون الحامض بانتظام يقي نفسه من الإسقربوط (Skorbut)، وباتباع ذلك قل عدد الملاحين المصابين بذلك المرض[13].

أما إسبانيا فقد ركزت اهتمامها على ساحل كاليفورنيا الذي شهد خلال القرن الثامن عشر تأسيس سلسلة بعثات تبشيرية موزعة بعناية وانتظام على طول الشاطئ. ويعود فضل تأسيس هذه البعثات إلى ميغيل خوسيه سيرا (Miguel José Serra)، الكاهن المتحدر من مايوركا. فعلى رغم المستقبل الباهر الذي كان ينتظره فيما لو واصل العمل كاهنا في جزر البليار (Belearen) - ظل سيرا شديد الاهتمام بنشر المسيحية في صفوف الهنود الحمر. وهكذا نراه في منتصف القرن يبحر إلى أمريكا الإسبانية، بواسطة سفينة كان قبطانها بريطانيا «زنديقا»، كما تقول الرواية. وبفضل إيمانه القوي احتمل سيرا مخاطر العواصف وندرة الطعام وقلة مياه الشرب.

ولم يكد يصل إلى المكسيك حتى لدغه عقرب أو عنكبوت استوائي. ووصل سيرا إلى مدينة مكسيكو على رغم العرج الذي ألمّ به بفعل هذه اللدغة. ولم يستقر به المُقام في مدينة مكسيكو، إذ آثر الإقامة في براري سيرا مادري (Sierra Madre)، والعمل واعظا ومعمدا. وفي العام 1765 شارك في حملة (قادها غاسبر دي بورتولا Gaspard de Portola)، حاكم ولاية باها كاليفورنيا المكسيكية (Baja California) لنشر الاستعمار في براري سيرا مادري وتنصير السكان المحليين. وانطلق الجمع موزّعين على خمس مجموعات: ثلاث مجموعات تتنقل بواسطة سفينة، ومجموعتين تتحركان برا بواسطة الخيول والبغال. وفي نهاية المطاف وصلت القوافل سالمة آمنة إلى المنطقة المستهدفة في خليج سان فرانسيسكو (Bay Area).

وأنشأ سيرا محطات تبشيرية أطلق على كل واحدة منها أسماء من قبيل: محطة سان غابريل (San Gabriel)، وسان بوينا فينتورا (San buenaventura)، وسان لويس أوبيسبو (San Luis Obispo)، وسان أنطونيو دي بادوفا (San Antonio de Pauda). وأطلق على المحطات اللاحقة: سان جوان كابيسترانو (San Juan Capistrano)، وسنتا كلارا (Santa Clara)، وسانتا بربارا (Santa Barbara)، ومونتري (Monterrey) وسان فرانسيسكو (San Francisco). وتجدر الإشارة إلى أن الجيش أنشأ في محطات سان دييغو وسانتا باربرا ومونتري وسان فرانسيسكو حاميات عسكرية (presidios)، وما لبث أن جاء أول المستوطنين الراغبين في العمل في هذه القواعد العسكرية بتشجيع من التاج الإسباني. وكما كانت الحال مع شعب التشوماش (Chumash) ما كان الهنود الحمر مجرد متنصرين جدد، بل كانوا أيضا قوة عمل ثمينة القيمة بالنسبة إلى المزارع الكبيرة والأعمال الحرفية، كما تولوا تصدير المحاصيل الزراعية وجلود البقر والدهون[14]. وفي مطلع القرن التاسع عشر استُخدِمت، بانتظام، المراسي التي أنشأتها محطات التبشير على شواطئ كاليفورنيا؛ والجدير بالملاحظة أن هذه المراسي استُخدِمت بانتظام من قبل سفن كانت تنقل رجال أعمال يتحدرون من بوسطن، مهنتهم المتاجرة بجلود البقر ومقايضتها بسلع أخرى. ولا تفوتنا الإشارة إلى أن هؤلاء التجار كانوا ينقلون ما يقتنون من جلود إلى الساحل الشرقي من القارة الأمريكية، وذلك لاستخدامها مادة أولية في إنتاج سلع نهائية[15].

وخلال رحلاتها المتكررة كانت السفن ترسو في مراكز تجارية روسية أيضا تقع في الطرف الشمالي من المحيط الهادئ. فحتى ذلك الحين كان التجار الروس هم الذين يتولون إدارة المعاملات التجارية في هذا الجزء من المحيط الهادئ. بيد أن الوضع اختلف بعض الشيء ابتداء من العام 1799، ففي هذا العام نشطت الشركة التجارية الروسية-الأمريكية التي أسست لنفسها في مطلع القرن التاسع عشر (العام 1812) فرعا أو مؤسسة إضافية اسمها فورت روس (Fort Ross). وامتد التوسع الروسي في شمال المحيط الهادئ، وفي أمريكا بنحو مخصوص، على مراحل متعددة. في بادئ الأمر قاد القبطان الدنماركي فيتوس بيرنغ (Vitus Bering) حملتين انطلقتا من قاعدة روسية في المحيط الهادئ اسمها أوخُتسك (Ochotsk). وأُجريت في سياق هاتين الحملتين دراسات وبحوث مستفيضة لجزيرة كامشاتكا (Kamtschatka) وللساحل الروسي من المحيط الهادئ، كما اكتُشفت جزر الوتيان (Aleuten) وألاسكا. وما لبث رجال الأعمال الروس أن شرعوا في نقل فراء الحيوانات وما يصطادون من عجول البحر (Robben) وثعالب الماء (Seeotter)(*) إلى الأقاليم الساحلية؛ وفي وقت لاحق أُسست فروع في كودياك (Kodiak) وفي مدينة سيتكا (Sitka) [في ألاسكا]؛ بيد أن الأيام التالية أزاحت الستار عن الصعوبات التي تكتنف إيصال المواد التموينية لهاتين المدينتين انطلاقا من روسيا. وهكذا تعزز اقتناعٌ مُفاده أن من الأفضل الاستعانة بالإسبان المنتشرين في شمال كاليفورنيا و/أو الشروع في زراعة الأراضي المحيطة بقاعدة عسكرية (قاعدة فورت على سبيل المثال).

لقد دفعت المصالح الروسية الاقتصادية في الإقليم نحو تجهيز حملات أخرى مخصصة للتوغل في أعماق [ألاسكا]، علما أن كروزينشتيرن (Krusenstern) وكوتزبيو (Kotzebue) كانت أشهر مدن ألاسكا وقتذاك(**). والأمر اللافت للنظر أن ضباطا من أصول ألمانية بلطيقية هم الذين تولوا قيادة هذه الحملات. والواقع أنه ليس ثمة ما يدعو إلى الاستغراب، فهؤلاء الضباطُ كانوا قد جابوا بحار العالم الداني والنائي. فالضابط آدم كروزينشتيرن على سبيل المثال لم يشارك، بين العامين

(*) وتسمى أيضا قضاعات البحر. [المترجم].

(**) أي قبل أن يبيع السوفييت ألاسكا للولايات المتحدة الأمريكية. [المترجم].

1788 و1790، في الحرب السويدية الروسية فقط، بل خدم أيضا في صفوف البحرية الملكية (Royal Navy)، التي كانت أساطيلها تجوب المحيطين الأطلسي والهندي.

وشجع القيصر الروسي ألكسندر الأول، بل أمر بتجهيز حملة بحرية تطوف حول العالم، وذلك لتهيئة الطريق أمام المتاجرة مع اليابان بالدرجة الأولى. وهكذا أبحرت سفينة كروزينشتيرن المسماة ناديجدا (Nadezda) في السابع من أغسطس من العام 1803، ودارت حول رأس أو كاب هورن (Kap Hoorn) في الثالث من مارس في العام 1804. وقبل أن تصل إلى شبه جزيرة كامشاتكا (Kamtschatka) رست السفينة في جزر ماركيساس (Marquesas) وهاواي. والأمر المهم هاهنا أن الخبراء العاملين في السفينة قد أجروا بحوثا مستفيضة، ورسموا خرائط ليس للساحل الشرقي من شبه جزيرة كامشاتكا فقط، بل لجزيرة سخالين وجزر الوتيان وأرخبيل الكوريل (die Kurilen) أيضا. وتابع المرء مسار ساحل اليابان حتى ناغازاكي (Nagasaki)، حيث كان الهولنديون لايزالون يحتكرون لأنفسهم المتاجرة مع اليابان. وفي التاسع عشر من أغسطس في العام 1806، أي حينما كانت في طريقها للعودة إلى حيث أتت، سالكة الخط المار عبر المحيطين الهندي والأطلسي، رست سفينة ناديجدا في مدينة كرونشتات (Kronstadt) ثانية. ونشرت حصيلة المعلومات التي جُمعت خلال الحملة في المؤلَّف المسمى «رحلة حول العالم» (Reise um die Welt)، وفي الأطلس الجغرافي الخاص بالمحيط الهادئ[16]. وكان على متن سفينة ناديجدا أوتو فون كوتزبيو (Otto von Kotzebue)، نجل الكاتب المسرحي المشهور أوغست فون كوتزبيو. وكيفما اتُّفق فالابن جمع خبرات جيدة حينما كان يمخر عباب البحار. وبناء على هذه التجارب فضل وزير الخارجية الروسي الكونت روميانزيف (Graf Rumjanzew) الانتفاع بقدرات الشاب وتعيينه قبطانا لسفينة كروزينشتيرن، ليقود حملة جديدة تستكشف - مرة أخرى - الشرق الأقصى.

وتحظى هذه الرحلة العلمية (1815 - 1818) بأهمية خاصة، ليس بسبب حصيلتها العلمية فقط - فهي طافت حول أكثر من 400 جزيرة من جزر المحيط الهادئ، ووضعت لكثير من هذه الجزر خرائط جغرافية كبيرة الأهمية - بل أيضا لأنه كان على متنها الكاتب المعروف أدلبرت فون كاميسو (Chamisso) والرسام لويس خوريس؛ فكلا الرجلين أتاح لجمهور عريض فرصة تكوين انطباع عن الرحلة

التي شاركا فيها. وتمتع كاميسو - الأديب المتحدر من فرنسا – بشهرة واسعة بفضل روايته الموسومة «قصة بيتر شيميل العجيبة» (Peter Schlemihls wundersame Geschichte). على صعيد آخر وبسبب تزكيته من قبل معارف وأصدقاء يتمتعون بنفوذ واسع، شارك كاميسو في الرحلة بصفته «خبيرا في علوم الطبيعة». وهكذا لا بد لنا من تأكيد أن مقالته عن الرحلة، ومقالاتِه الأخرى، التي أصدرها كوتزبيو في مؤلَّف واحد[17] ومؤلَّفه «رحلة حول العالم» بنحو مخصوص، قد انطوت على نوعية مميزة، بزَّت المقالات والمؤلفات التي نشرها حتى ذلك الحين المستكشفون الكبار والرحالة الذين طافوا حول العالم.

واستهل كوتزبيو مؤلَّفه بوصف مسهب لأولى محطات الرحلة. ففي كوبنهاجن التقى كوتزبيو طاقمَ السفينة المسماة روريك (Rurik)، التي كانت قد بدأت رحلتها في كرونشتات. وهنا يقارن كوتزبيو العذاب الذي قاساه في السفينة الحقيرة، على مدى ثلاثة أيام، بجودة العيش على متن السفينة التي استقلها للوصول - عبر بحر البلطيق - من مدينة كيل الألمانية إلى كوبنهاجن الدنماركية:

> فخلال الرحلة من مدينة كيل [الألمانية] إلى كوبنهاجن لم تكن السفينة في حاجة إلى الإبحار في أعالي (بحر البلطيق)، فهي تبحر بمحاذاة السواحل وتمنح المسافر الفرصة لأن يمعن النظر في المشاهد والمناظر البرية. وتراءت البحار لنا كأنها شوارع تعج بالحركة، فعدد السفن التي بانت لنا أشرعتها - وهي تمخر في المياه الفاصلة بين مروج زيلاند (Seeland) وسواحل السويد - لم يكن أقل من خمسين سفينة بأي حال من الأحوال»[18].

وحينما انطلقت السفينة الشراعية روريك (Rurik) من بليموث (Plymouth) [في جنوب غربي بريطانيا] بقصد الوصول إلى إقليم سانتا كاتارينا (Santa Catarina) [البرتغالي]، مرورا بجزيرة تنريف (Teneriffa)، أو تنريفي كما يقال أيضا، تداعت إلى خاطر كاميسو - وهو على متن سفينة تمخر عباب الأطلسي – أفكار مشابهة:

> «وخلال جميع مراحل الرحلة لم يبدُ لي قط أن المحيط الأطلسي بحر واسع، بحر عريض بنحو لافت للنظر؛ فقد شعرت، من دون انقطاع، بأني أجتاز مضيقا مكتظا بالحركة الملاحية، مضيقا كنت أتحسس ضفافه، من دون رؤية سواحله. وخلافا لذلك بدت لي جميع البحار التي عرفتها حتى ذلك الحين ضيقة

بنحو ما، فأشعة النيران المضرمة على السواحل كانت تتراءى للمسافر في المساء كأنها فوانيس مدينة، نادرا ما أضاع البصر نورها، فوانيس لا تختفي سواء انحرفت السفن الأخرى عن اتجاهها أو غيّرت السفينة المعنية مسارها»[19].

بيد أن الوضع تغير بنحو جوهري، بعدما دارت الروريك حول رأس أو كاب هورن ورست بضعة أسابيع في ميناء كونثبثون (Concepción) [التشيلي] قبل أن تتجه صوب جزيرة كام شاتكا (Kamtschatka) مرورا بجزيرة القيامة وجزر ماركيساس وجزر مارشال[*]:

«فمقارنةً بالأطلسي كانت حركة السفن في هذه الخطوط البحرية أقل كثافة، فالسفن كانت تجوب هذا الحوض البحري الشاسع من غير أن يحد ساحل من حركتها، ومن دون سواحل يستطيع الملاح الاسترشاد بها والاهتداء من خلالها إلى هدفه؛ بيد أن الاتجاهات التي سلكتها الطيور المهاجرة، وما سوى ذلك من مؤشرات أخرى، كانت ترشده إلى بلدان وجزر لم يكن يراها وربما لم يكن يفتش عنها، ومن ثم فإنه لم يكن يشعر بالضياع في هذا الفضاء الشاسع الأبعاد. وفي الحالات العامة كانت السفن المختلفة يلتقي بعضُها البعضَ الآخر في المناطق المحيطة بالموانئ فقط، وذلك لأن الموانئ كانت بالنسبة إلى هذه السفن أماكن للتجمع. وللتدليل على هذه الحقيقة يمكننا الإشارة إلى جزر ساندويتش (Sandwich-Inseln) وجزر أخرى كانت تؤدي وظيفة مماثلة»[20].

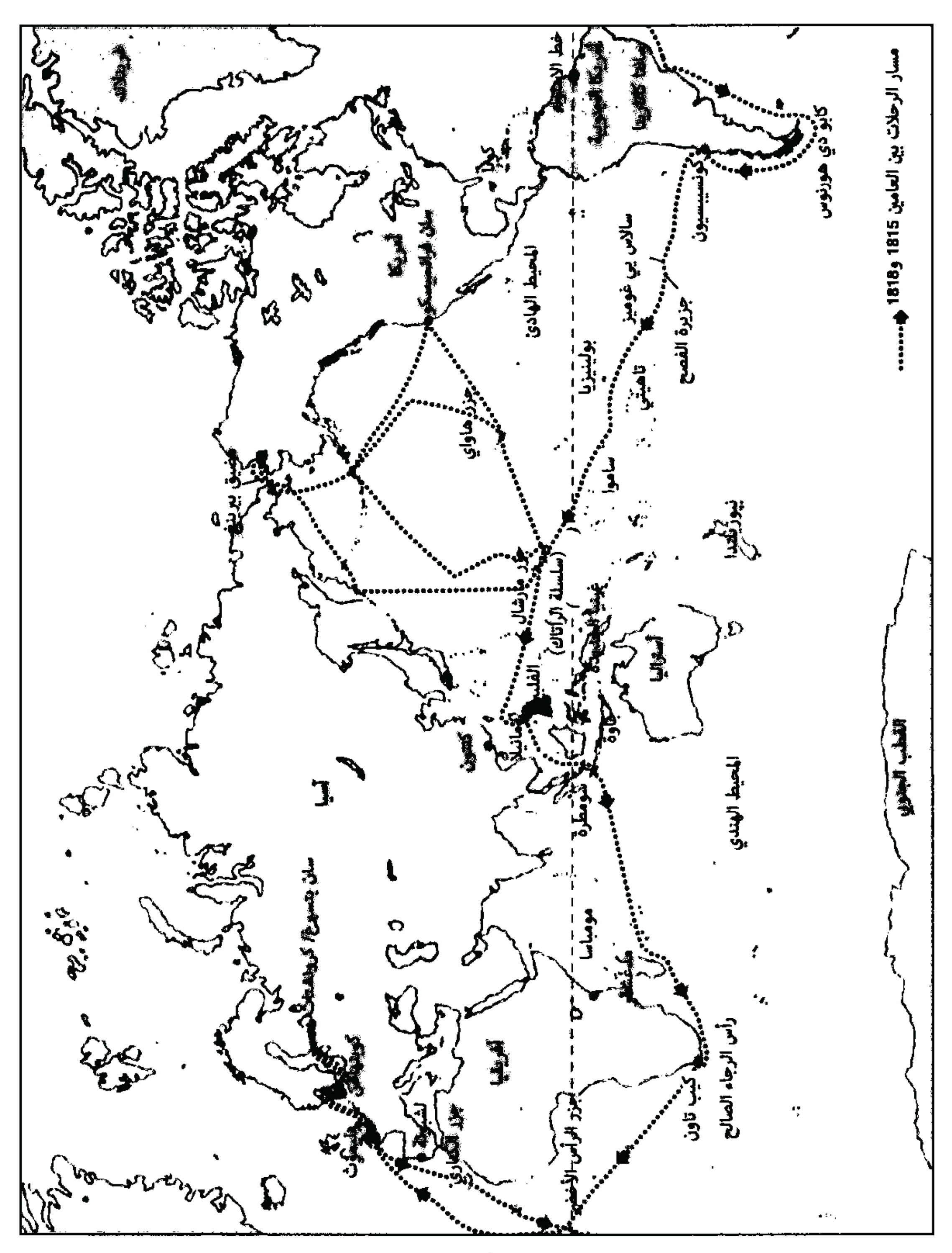
ومن حق المرء أن يرى في أحاديث كاميسو عن الظروف التي جمعته بسكان جزر الوتيان (Aleuten)، والهنود الحمر المنتشرين على ساحل سان فرانسيسكو (San Francisco)، والجماعات القاطنة في ميكرونيسيا (Mikronesien) وبولونيزيا (Polynesien)، والوصف الذي عكس من خلاله تفاصيل هذا اللقاء، نوعا من أنواع «التوصيف الكثيف» (Thick description, Dichte Beschreibung) الذي أشار إليه كليفورد جيرتز (Clifford Geertz)[21]؛ ولعل من نافلة القول تأكيد أن تلك الأحاديث والرسومات قد حظيت

(*) تقع جزر مارشال في المحيط الهادئ الغربي. وخضعت في الماضي لإدارة الولايات المتحدة الأمريكية، كجزء من منطقة مارست عليها الأمم المتحدة الوصاية أربعة عقود وحصلت على الاستقلال في العام 1986. وتجدر الإشارة إلى أن الولايات المتحدة الأمريكية أجرت بين العامين 1946 و 1958 اختبارات نووية بلغ مجموعها 67 اختبارا. وكان هذا الاختبار أكبر اختبار نووي أجرته الولايات المتحدة في أي وقت مضى. وفي العام 1956 اعتبرت لجنة الطاقة الذرية أن جزر مارشال هي الأكثر تلوثا في العالم أجمع. ولاتزال جزر مارشال تطالب بتعويضات من الولايات المتحدة نظير الاختبارات النووية ونظير اتخاذها جزر مارشال مقرا لقاعدة كواجالين (Kwajalein)، المخصصة منذ العام 1964 لاختبار صواريخ رونالد ريغان. [المترجم].

باهتمامات العديد من الفروع العلمية. وتنطبق هذه الحقيقة على اللقاء الذي جمع بين المواطن البولونيزي كادو (Kadu) وكاميسو على وجه الخصوص؛ فوجود كادو على متن الروريك بضعة شهور كان فرصة ثمينة لكاميسو للاستفسار من كادو عن كل ما كان يجول في خاطره من موضوعات. وعموما يمكن القول إن حصيلة هذه المعلومات كانت من أفضل النتائج التي حصلت عليها الدراسات الوصفية وقتذاك:

«وتركزت اهتماماتي على المسائل المتعلقة بالعصر الراهن. وأدرجت حصيلة أحاديثي مع كادو حول العالم، الذي كان يعرفه، أي العالم [الضيق] الممتد من جزر بالاو (Beluu) حتى أرخبيل راتاك (Radack)، ضمن مؤلَّفي الموسوم «Bemerkungen und Ansichten» (آراء وملاحظات). وعلى رغم أن تدوين ما جرى الحديث عنه ونقله إلى القارئ قد سبب متاعب لا توصف فإنه كان يمنح المرء سعادة كبيرة أيضا، فتحمُّل هذه المتاعب والتمتع بها في الوقت نفسه كانا، في الواقع، عنوان ذلك العصر. ففي بادئ الأمر كان الواجب يحتم العمل على توسيع أدوات التفاهم، واختبار صلاحيتها، والتمرس عليها. وكانت اللغة تتكون من لهجات بولونيزية، كان كادو يتقنها ومن بضعة أقوال مأثورة مستقاة من اللغات الأوروبية. وكان على كادو أن يفهم ما يقال له، وأن يرد على السائل بلغة مفهومة. وغني عن البيان أن إعطاء الجواب المناسب كان هو الأمر الأشد صعوبة [...]. من ناحية أخرى تعين الاستفسار من كادو بشكل معمق، وأخذ الحيطة على ألا يخرج جوابه عن سياق السؤال المطروح عليه. وبواسطة الاستعانة بالمؤلَّفات المتخصصة في تاريخ العلوم الطبيعية - وبالرسومات التوضيحية المدرجة في هذه المؤلفات - أمكن التغلُّب على الشكوك واحتمالات الخطأ في تفسير ما يراد قوله. وعلى خلفية رسائل الكاهن كانتوفا حول جزر كارولين (Karolinen- Inseln)، الواردة في مؤلَّفه الموسوم «Lettres édifiantes» (رسائل ملهمة)(*) وكيفما كانت الحال، فقد طغى الانبهار على كادو حينما حصل - عن طريقنا - على معلومات غاية في الأهمية عن جزر آبائه وأجداده. وفيما أكد صواب المعلومات التي حصل عليها فقد جهد أيضا في تصويب بعض ما جاء فيها من أخطاء. وهكذا تبلورت مؤشرات ودلائل جديدة، دفعت المرء إلى أن يمعن النظر في كل مؤشر جديد وأن يدرسه بإصرار وعزيمة[22].

(*) مخصصة للبعثات التبشيرية، وبات في الإمكان التوسع في نشر المسيحية. [المترجم].



الخريطة (16): مسار الرحلات الكشفية التي أنجزتها السفينة روريك بين العامين 1815 و1818

وبعد فترة من الزمن تبين أن كادو قد تعلم العد بالإسبانية وأسماء الأعداد بشكل تسلسلي، وأنه بات يتقن بعض الأناشيد المتداولة في جزر أخرى. وشكّل المسافرون (عبر الطرق البحرية) والتجار والمبشرون والباعة الجائلون الذين يبيعون بضائعهم في السواحل والموانئ، أداة مهمة لمد الجسور بين جزر المحيط الهادئ، ولتعزيز الروابط مع

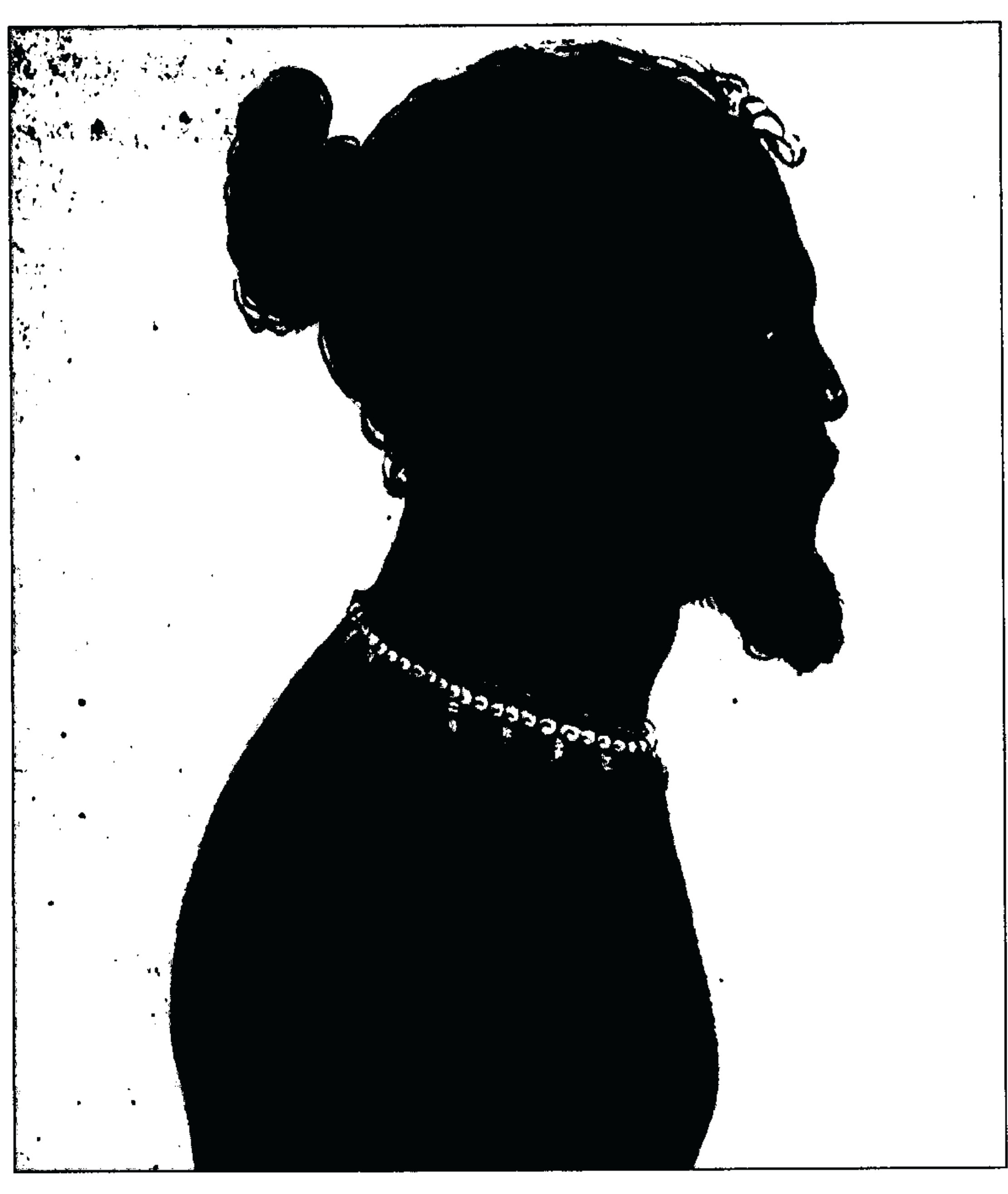
البحار والقارات الأخرى. وبهذا النحو نشأ كنز معرفي، قدم الأساس الضروري للتواصل ولتوسيع المعارف المكتسبة مع مرور الزمن[23]. وليس ثمة شك في أن التبجيل المتبادل كان ركنا مهما من أركان احترام كل منا للآخر. فكادو كان يتتبع باهتمام شديدٍ النتائجَ العلمية التي يتوصل إليها الخبراء المتخصصون في العلوم الطبيعية، أعني الخبراء المسافرين معه على متن الروريك. وفي المقابل راح كاميسو يشيد بقيم «الجمال الكائنة في الطبيعة البسيطة»، الطبيعة البولونيزية(*)[24]. علما أن الإشادة بهذه الطبيعة البسيطة كانت تنسحب على الأوشام أيضا التي رأى فيها كاميسو فنا قائما بذاته»[25] ولسوء الحظ لم يطلب كاميسو من السكان المحليين أن يغرزوا في جلده إبرة تخلد ذكرى فن الوشوم الذي أشاد به كثيرا.

وفي الوقت الذي ذاع فيه صيت حملة الروريك في أوروبا حط أول شخص يتحدر من جزر المحيط الهادئ قدميه في ألمانيا، وهو هاري مايتي (Harry Maitey). كان هذا الشاب المتحدر من جزر هاواي قد ناشد، في العام 1823، طاقم السفينة الألمانية المسماة منتور (Die Mentor)، السماح له بالسفر على متن سفينتهم الراسية في نيوزيلندا (Honolulu). وكانت هذه السفينة مكلفة من قبل الهيئة البروسية للتجارة البحرية بالتنقيب عن الفرص التجارية المتاحة في أقاليم المحيط الهادئ.

وبعد تردُّد واضح وافق القبطان هارمسين (Harmssen)، ورجل الأعمال المتخصص في عمليات النقل البحري وليم أوسوالد (Willem Oswald)، على طلب هاري مايتي. وبعد إقامة قصيرة في إقليم كانتون وفي جزيرة سانت هيلينا (St. Helena)، في العام 1824، رست منتور (Die Mentor)، في الميناء البروسي سوينيموندِه (Swinemünde). واستقل مايتي من ثم عربة تجرها الخيل بغية الوصل إلى برلين. وفي بادئ الأمر سكن مايتي في دار مدير المتجر البحري السيد كريستيان روتيهر ،(Christian Rother) وفي دار للتنشئة والتعليم تقع في الحي البرليني المسمى vor dem Halleschen Tor. وبذل ماتي قصارى جهده لتعلم اللغة الألمانية ولتجهيز نفسه لاعتناق المسيحية وإنجاز عملية التعميد وملحقاتها. وكُلف في الوقت نفسه أن يرعى المتجر البحري ويروج للبضائع التي جاءت من بحر الجنوب، أي من جنوب المحيط الهادئ. ومن بين السلع المعروضة الشاي

(*) التي لم يشوهها التقدم الحضاري. [المترجم].

والقرفة وربطات الحرير ومنتجات فنية مصنعة من العاج والصدف والخزف ولوحات مرسومة على ورق مصنوع من الأرز، فضلا عن نماذج وموضوعات ذات علاقة بعلوم الحيوان والمعادن للعرض في المتاحف. وكانت هاواي هي المصدر الذي جاءت منه أقمشة تستعمل لتجهيز الموتى (أكفان)، وأكواز مصنوعة من القرع ومراوح من الريش، وأسلحة وصنارات وكثير من الأدوات المنزلية. وهكذا، وعلاوة على النتائج العلمية التي توصل إليها أوتو فون كوتزبيو (Otto von Kotzebue)، والمقالات الأدبية التي جاد بها قلم كاميسو، قدم المتجر البحري للرأي العام الألماني، من جانبه، صورة رومانسية لبحر الجنوب.



الصورة (8): كادو بريشة الرسام لويس خوريس

وعقب تعميده في العام 1830 عمل مايتي مساعدا لميكانيكي يقيم في جزيرة الطواويس (Pfaueninsel) الواقعة في نهر الهافل (Havel) والتي كان يرتادها الكثير من الأهالي أيام العطل، ودرج البلاط على استخدامها متنزها يمنح علية القوم الفرصة المناسبة للاسترخاء والتمتع بساعات الفراغ. وتزوج مايتي ابنة حارس الحيوانات بيكر (Becker)، فأنجب منها ثلاثة أطفال. وتوفي مايتي عن عمر ناهز 64 عاما نتيجة إصابته بمرض الجدري[26].

2 - خشب الصندل وخيار البحر وثعالب البحر

اقتفى التجار خطى المستكشفين. ولكن على عكسهم أراد التجار من رحلاتهم ومغامراتهم تحقيق منافع اقتصادية بحتة. وبنحو متزامن نجح الرحالة المستكشفون في أن يؤسسوا مراكز تجارية، على غرار بتافيا ومانيلا والمرافئ التشيلية والموانئ المنتشرة في جزيرة كامشاتكا (Kamtschatka). وهكذا بات بوسعهم حط الرحال في هذه الموانئ كلما دعتهم الحاجة إلى ذلك. من هنا توطدت في أقاليم المحيط الهادئ شبكات تجارية ساهم فيها أوروبيون على مدى قرون كثيرة من الزمن، ونشأت في هذه الأقاليم، علاقات جديدة - محلية وعالمية الأبعاد - ترتكز على استثمار الموارد المحلية. علاوة على ذلك شارك كثير من سكان الجزر المستكشفين [الأوروبيين] في ممارسة التجارة البحرية وصيد الحيتان. وفي وقت مبكر نسبيا اصطحب وليم دامبير، في رحلته في أرجاء المحيط الهادئ، جماعات من الهنود الحمر المنتشرين في الكاريبي. وبسبب إتقان الهنود الحمر صيد السلاحف وخرفان البحر كُتبت النجاة لطاقم السفينة طوال الرحلة الطويلة. أضف إلى هذا أن دامبير ابتاع من سيد بريطاني مستعبَدا يتحدر من الأرخبيل [الإندونيسي] ميانجاز (Miangas-Atol) اسمه جولي (Joely). وبصفته مستعبَدا - عمل بالسخرة في سفينة مخصصة لنقل التوابل - شاء القدر لجولي أن يبلغ إقليم مدراس، [عاصمة ولاية تاميل نادو الهندية]، وأن ينتقل إلى لندن، بسبب تدخل دامبير[27].

وعلاوة على مرافقين من قبيل طوبيا أو توبايا (Tupaia) وأوماي (Omai) وكادو، تولى أغلبية المستعبدين المتحدرين من جزر المحيط الهادئ إنجاز المهمات الثانوية من فوق أسطح السفن، وتوقفوا مع السفن في موانئ مختلفة، أعني في

خليج بوتاني في سيدني (Sydney/Botany) وكانتون وماكاو ومانيلا. كما وفر لهم العمل على السفن البريطانية فرصة للاطلاع على طبيعة الحياة في بعض أقاليم المحيطين الهندي والأطلسي[28].

على صعيد آخر يسّرت التجارة والرحلات البحرية لسكان العديد من جزر المحيط الهادئ بلوغَ جزر أخرى منتشرة في هذا المحيط، والاستقرار فيها مدة قد تكون قصيرة، وقد تكون على مدى طويل: ففيما اطلع بعض سكان هاواي على طبيعة الحياة في هايتي وماركيساس، اختبر بعض التاهيتيين، من كثب، خصائص الحياة في أرخبيل تونغا (Tonga) [الواقع في جنوب المحيط الهادئ]، وفي نيوزيلندا. وهكذا لم يتعرف سكان هذه الجزر على الأوروبيين فقط، بل احتكوا أيضا، وبالدرجة الأولى، بسكان جزر أخرى. وكان رؤساء قبائلهم مشدودين بقوة إلى معرفة الكثير عن أقاليم بولونيزيا (Polynesien) التي كانوا يجهلون أخبارها إلى حد بعيد[29].

وقد أدى التعارف والمبادلات التجارية مع مجتمعات المحيط الهادئ إلى نشوء علاقات اقتصادية متعددة الجوانب. فمن ناحية جرى تزويد الأوروبيين بالمياه وخشب الصندل والحطب والمواد الغذائية مقابل الحصول منهم على المسامير والدبابيس والفؤوس وأدوات الزينة والأقمشة. من ناحية أخرى كان ثمة طلب كبير على السلع المعدنية. وهذا أمر غير مستغرب، إذا ما أخذنا في الاعتبار أن القوم كانوا لايزالون يعيشون في العصور الحجرية ويستخدمون صدفات البحر أدواتٍ للإنتاج. ومع مرور الأيام باتت القلوب تهفو إلى الحصول على سلع متداولة في جزر أخرى، سلع تعرف عليها السكان المحليون - توبايا وأوماي وكادو على وجه التخصيص – من خلال وجودهم على متن السفن الأوروبية. وبهذا المعنى لم تتصدر السلع الأوروبية فقط قائمة السلع الرائجة بين سكان تاهيتي، بل تصدرت أيضا سلع من قبيل الريش الأحمر الآتي من ساموا وتونغا. وفي تاهيتي اهتم السكان بالحصول على أسلحة وبارود وزوارق، رغبة منهم في فرض هيمنتهم على الخصوم والأعداء. وقد كان الكحول أيضا سلعة رائجة. وفي المقابل درج الأوروبيون على شراء الحمضيات وكروم العنب والأناناس والفاكهة الاستوائية البابايا (Papaya) والبطاطس والحبوب، لتأمين حاجة طواقم السفن إلى المواد الغذائية.

وفي الجزر المختلفة تعرف الأوروبيون على سلع لم يعرفوها من قبل، سلع كانت مرغوبا فيها جدا في الأسواق الآسيوية. وهكذا حينما كانت سفنهم ترسو - في سياق رحلات العودة - في ميناء ماكاو، درج ملاحو كوك على بيع ما في سفنهم من فراء، وساهموا في أن تتسع التجارة لتشمل المحيط الهادئ بأسره، وليس شماله فقط؛ وبهذا النحو تجاوز القوم هيمنة الروس على المتاجرة بالفراء في شمال المحيط الهادئ. ولا بد من أن نشير، في سياق ما نحن في صدد الحديث عنه هنا، إلى تاجر متجول كان يتسكع في الموانئ اسمه أوليفر سلاتير (Oliver Slater). فهذا الشخص عاش في كانتون، وكان سباقا في الانتباه إلى أهمية خشب الصندل في آسيا، وإلى أن هذا الخشب موجود بكثرة في الجزر المنتشرة في المحيط الهادئ. وهكذا جرى، في بادئ الأمر، استنزاف الموارد الموجودة في أرخبيل فيجي (Fidschi)، [الواقع في جنوب المحيط الهادئ]. ثم جاء دور أرخبيل ماركيساس؛ ففي هذه الجزر أيضا استُنزف خشب الصندل. لا بل خرج سكان جزيرة هاواي في رحلات بحرية إلى جزر نائية بغية الحصول على ما في هذه الجزر من موارد طبيعية من صنف خشب الصندل. وتزامنا مع هذه الأحداث انتبه المرء إلى أهمية خيار البحر أيضا، هذه الحيوانات البحرية التي تتكاثر في خلجان جزر المحيط الهادئ، والتي كانت تعتبر في الصين مادة غذائية شهية الطعم. وهكذا اتُفِق مع بعض رؤساء القبائل المحلية على إنشاء أحواض لتكاثر خيار البحر في جزرهم[30].

كما كان صيد الحيوانات الفرائية(*) وقضاعة البحر، أي ثعالب الماء، على وجه الخصوص، يهدف أصلا إلى تلبية طلب الأسواق الصينية، حيث كانت سلالة مانشو (Mandschu) الحاكمة قد جعلت من لبس الفراء عادة شعبية ذائعة الصيت. وهكذا لا عجب أن يمتلك الوزير الأول هو كون (Ho K'un)، في مطلع القرن التاسع عشر، نحو 67 ألف فراء[31]. وبدأ اصطياد قضاعة البحر في القرن الثامن عشر وفي شمال المحيط الهادئ على وجه الخصوص. وخلال القرن التاسع عشر اتسع صيد قضاعة البحر اتساعا كبيرا في الطرف الشرقي من المحيط الهادئ. وكانت المستوطنة الروسية القديمة أوخوتسك (Ochotsk) هي المكان الذي انطلقت منه عادة

(*) أي الحيوانات التي يغطي الفراء أجسامها. [المترجم].

اصطياد قضاعة البحر. فقد درج فيتوس بيرنغ (Vitus Bering)، الضابط الدنماركي الذي خدم في أسطول البلطيق الروسي، على الانطلاق من هذه المستوطنة إلى جزر الوتيان (Aleuten) لينقل - في طريق العودة - فراءً كان الروس المقيمون في كياختا (Kjachta)، أي في المنطقة الحدودية الواقعة بين روسيا والصين، يبيعونه للتجار الصينيين. وهكذا ازدهرت تجارة الفراء بنحو لافت للنظر، إذ صار حجمها يبلغ سنويا عشرات آلاف الفراء. وازدادت الحاجة إلى ما لدى شعب الأوليت الإسكيمو وسكان إقليم كودياك في ألاسكا من خبرات مهمة في صيد ثعالب الماء (قضاعة البحر) ومعالجة الفراء بوصفها سلعة نهائية، مما يفسر وجود الروس في الإقليم المذكور. وعموما يمكن القول إن الشركة الروسية-الأمريكية، على وجه الخصوص، هي التي وطدت نظام عمال المياومة، أي نظام العامل باليومية، واحتكرت التجارة وتوسعت أكثر في مزاولة هذه التجارة، بعدما اكتُشف أن كاليفورنيا أيضا تمتلك موارد كبيرة من ثعالب الماء. وهكذا، وبالتعاون مع ربابنة ورجال أعمال أمريكيين، نقلت سفنٌ متجهة من بوسطن إلى إقليم بوديكا (Bodega) وإلى خليج سان فرانسيسكو في كاليفورنيا، مثلا، صيادين يتحدرون من جزر الوتيان وبرفقتهم عائلاتهم. وفيما كان الرجال منهم مشغولين بمطاردة الحيوانات الفرائية كانت النسوة مكلفات بسلخ جلود الحيوانات. وفي الحالات العامة كان الصيادون يعيدون الجلود إلى ألاسكا ثانية، لنقلها من هناك إلى إقليم كانتون، ثانية، وذلك لبيعها في سوق هذا الإقليم[32].

وعلى غرار ابن جلدتهم الذي دخل التاريخ باسم جون كوكس (John Coxe)(*) عمل كثير من أبناء هاواي في مجال المتاجرة بالفراء. وبعدما حطم الهنود الحمر سفينته، في نهر كولومبيا (Columbia River)، واصل جون كوكس رحلته سيرا على القدمين، حتى بلغ المناطق الداخلية من البلاد، وذلك سعيا منه إلى اقتناء فراء من هذه المناطق. وتعرف هناك على تجار بريطانيين يعملون في شركة الشمال الغربي (Northwest Company). وسمح له هؤلاء التجار بمرافقتهم - برا، أي سيرا على الأقدام - حتى قلعة وليم (Fort William) الواقعة على ضفاف بحيرة سوبيريور (Lake Superior)، أولا، وأن يبحر معهم بعد ذلك إلى لندن. وتمتع جون كوكس (أي نوكاني) بحياة الحانات

(*) لاحظ أن اسمه الحقيقي هو نوكاني (Naukane). [المترجم].

الإنجليزية قبل أن يعمل، ابتداء من العام 1813، مرشدا بحريا (Lotse) على متن السفينة الحربية راكون (Racoon). واستمر يمارس هذه الوظيفة حتى وصوله - مرورا بريو (Rio) - إلى الساحل الشمالي الغربي من أمريكا. وبعد إقامة قصيرة في هاواي عمل سنواتٍ كثيرةً في فورت فانكوفر (Fort Vancover). واختتم حياته على ضفاف نهر كولومبيا مربيا للخنازير(33).

وبعد تراجع أعداد قضاعة البحر(*) بشكل خطير تحول الصيد إلى كلاب البحر (Seehunde) أيضا، لاسيما أن هذه الحيوانات موجودة في جل أقاليم المحيط الهادئ. وكانت جزيرة خوان فرنانديز الواقعة قبالة ساحل تشيلي مركزا مهما لصيد كلاب البحر. من هنا لا عجب أن نجد السفن البريطانية والفرنسية تتدافع هنا بشدة على مطاردة هذه الحيوانات. ولم يدم الأمر طويلا حتى حاز صيادون يتحدرون من إقليم بوسطن قصبَ السبق في اصطياد كلاب البحر، ولعل السفينتين جيفرسون وأليزا خير مثال على هذه الحقيقة. ففيما نقلت السفينة المسماة جيفرسون، خلال العام 1793، قرابة 13 ألف قطعة فراء، نقلت سفينة أليزا خلال العام نفسه 38 ألف قطعة إلى كانتون(34).

3 - بين كانتون وكاليفورنيا

أدت التجارة، ومن ثم صيد الحيتان طبعا، إلى إعادة تشكيل صلات الوصل بين أقاليم المحيط الهادئ. إذ ظهرت إلى الوجود مراكز تجارية جديدة حلت مكان المراكز القديمة وسلبتها الأهمية التي تمتعت بها في سابق الزمن. فمانيلا كانت في أقاليم المحيط الهادئ بمنزلة «دكان» العالم الذي لا يضاهى. لذا أقام فيها مئات الرعايا الإسبان واليابانيين، وعاشوا إلى جوار السكان المحليين، ومع جماعات صينية كبيرة إلى حد ما. وكانت العلاقة بين الجميع تتمحور حول مقايضة الفضة الأمريكية مقابل السلع الآسيوية. وتجدر الإشارة إلى أن التجار المتحدرين من إسبانيا الجديدة كان يأخذهم العجب من تواضع أسعار السلع في مانيلا. وكيفما كانت الحال فبنحو متزامن تقريبا جذبت الفضة تجارا من آسيا. وبالإضافة إلى الفضة درجت أكابولكو

(*) أي ثعالب الماء. [المترجم].

(Acapulco) على تزويد الإسبان - المقيمين في المراكز الأمامية - بالنبيذ والخل والزيوت واللوز والكتب والعقاقير الطبية. فمن مانيلا، أو بتعبير أدق من مينائها كاويته (Cavite)، كانت السفن تبحر بنحو منتظم إلى إقليم سيام [في تايلاند الحالية]، وإلى كمبوديا وماكاسار [عاصمة إقليم سولاوسي الإندونيسي]، وإلى كوتشي (Cochin or Kochi) (في الهند)، وإلى ما أبعد من ذلك، إلى بتافيا الهولندية. بالإضافة إلى ذلك كانت السفن تبحر إلى مختلف الموانئ الصينية وإلى ماكاو البرتغالية حيث كان البرتغاليون والصينيون يتدافعون على كسب السبق في المتاجرة مع الفلبين. وكانت السلع المصدرة إلى أكابولكو تتكون، في الدرجة الأولى، من المنتجات الخزفية والحرير وأقمشة أخرى وسلع مطلية وأثاث منزلي. وحتى رجال الدين العاملون في كاتدرائية مانيلا لم يشعروا بحرج في تصدير الحرير إلى المكسيك. وتُعتبر الحفريات في الميدان الرئيس من مدينة مكسيكو سيتي (Zócalo)، خير شاهد على ما نقول، إذ أظهرت كمية كبيرة من سلع خزفية، كانت قد استُورِدت في تلك الحقبة من الزمن. وما نستشفه من خلال هذه الحفريات ينطبق أيضا على السلع الخزفية التي جرى انتشالها من حطام سان دييغو (San Diego)، السفينة التي غرقت في العام 1600، في سياق معركة بحرية مع الهولنديين. واكتسب إنتاج الخزف المحلي في بويبلا (Puebla) في المكسيك، وكوزكو (Cuzco) في البيرو، خصائص الخزف المستورد من الصين. وعلاوة على مصادر أخرى مختلفة كانت التركات وقسمة المواريث عاملا مهما في انتشار الخزفيات الآسيوية في مساكن النخب التي حكمت المكسيك والبيرو في الحقبة الكولونيالية، وينطبق الأمر ذاته على الستائر المستلهمة من الفن الياباني. فهذه الستائر انتشرت، من فورها، في العالم الإسباني-الأمريكي، ثم ما لبثت أن انتشرت في أوروبا أيضا[35].

وحتى بدايات القرن التاسع عشر كان كاميسو لايزال يرى في مانيلا مدينة تجارية عظيمة الأهمية، ومركزا تجاريا يرتاده أمريكيون وبريطانيون وفرنسيون، وتلجأ إلى أحواضه سفينة الروريك خلال هبوب الرياح الموسمية الشمالية الشرقية، للاستعداد وترميم كل ما يستوجب الترميم لإتمام رحلة العودة إلى أوروبا بسلام[36]. وكان ميناء كانتون واحدا من المراكز التجارية الجديدة. فهذا الميناء الصيني البحري لم يكن مركزا يرتاده رجال الأعمال - الأجانب والمحليون – فقط لعقد صفقات

تجارية بعضهم مع بعض، بل كان يؤدي، أيضا، دورا عظيما في شؤون العالم التجارية. ففي هذا الميناء كان الأوروبيون ورعايا الأقاليم الواقعة على سواحل المحيط الهندي يلتقون للتفاوض مع البيوت التجارية الصينية. واشتمل العرض على سلع من قبيل الأقمشة الهندية والبريطانية والأفيون الآتي من البنغال، والفضة المُصدَّرة من المكسيك، والفراء المستورد من سيبريا وأقاليم المحيط الهادئ، وخشب الصندل الآتي من هاواي وتاهيتي، علما أن الشاي والخزف والحرير كانت من أهم سلع التصدير الصينية. وعلى رغم أن شركة الهند الشرقية البريطانية (EIC) قد بذلت قصارى جهدها لاحتكار التجارة مع كانتون، فإن أوروبيين آخرين - ودنماركيين وسويديين بنحو مخصوص - وأمريكيين إلى حد ما، نجحوا بنحو متزايد في أن يحوزوا لأنفسهم نصيبا لا بأس به في تجارة الشاي المتزايدة الازدهار[37].

وشجع ازدهار السوق الصينية على انضمام كاليفورنيا وهاواي إلى هذه المبادلات التجارية. فقد ارتقت كاليفورنيا لتصبح مركزا تمر من خلاله الصفقات التجارية بين شمال وجنوب أمريكا ومع الصين وسيبريا في ألاسكا. وكانت هاواي هي المركز الآخر، المركز المفصلي في التجارة بين الساحل الغربي من أمريكا والساحل الشرقي من آسيا، لاسيما بعدما جذب ملكها كاميهاميها (Kamehameha) التجار الأجانب إلى هونولولو من خلال منحهم مختلف التسهيلات والامتيازات.

ولعل رحلات المركب الشراعي البريطاني Columbia خير مثال على التطور الكبير الذي طرأ على الخطوط الملاحية والموانئ البحرية. فهذا المركب البريطاني طاف خلال الفترة الواقعة بين يونيو من العام 1814 وديسمبر من العام 1817، بنحو دائم، بالساحل الغربي من أمريكا الشمالية وهاواي وكانتون، وذلك بغية تصريف فراء مُصدَّر من أمريكا الشمالية، وخشب الصندل الآتي من هاواي، في إقليم كانتون. كما درج المركب على التوقف في سيتكا Sitka (في ألاسكا)، وذلك من أجل مقايضة مواد غذائية مقابل فراء ألاسكا؛ كما جرت العادة وقتذاك على أن يشحن المركب الفراء وبضائع أخرى في الأقاليم المطلة على نهر كولومبيا، وأن يأخذ على متنه الحبوب في ساحل كاليفورنيا. ورست Columbia أربع مرات في هاواي، وذلك لإصلاح ما تعرض للعطب وللتزود بالمؤن وللحصول على ملاحين جدد. وفي موانئ أخرى جرت العادة على أن تستقبل السفنُ قوى عمل محلية جديدة، أي

في موانئ من قبيل ماكاو حيث نسي طاقم السفينة البريطانية المسماة إسحاق تود (Isaac Todd) في مرة من المرات 16 شخصا من رعايا هاواي، فأبحرت من غير أن تأخذهم على متنها. والشيء بالشيء يذكر، ففي نهاية رحلته، وبعدما عفّى عليها الزمن، باع القبطان بيتر كورنر (Peter Corner)، سفينته المسماة Columbia، إلى الملك كاميهاميها مقابل ضعف أقصى حمولة للمركب من خشب الصندل.

وخلال عشرينيات وثلاثينيات القرن التاسع عشر أسست البيوت التجارية البريطانية والأمريكية وكالات تجارية في هاواي. وكما يتبين من مراسلات كثيرة جرت مع شركاء تجاريين يقيمون في كانتون وكاليفورنيا وكاياو (Callao) وبوسطن ولندن، استوردت هذه الوكالات تشكيلات سلعية عامرة ضمت بضائع أوروبية وأمريكية، أو أنها كانت تتفاوض على استيراد هذه البضائع[38].

ومثلها في ذلك مثل بقية أقاليم المحيط الهادئ اكتسبت هاواي أيضا أهمية جديدة جاءت من أنها أمست مركزا لصيد الحيتان. وبفضل رواية هيرمان ملفيل (Herman Melvilles) الموسومة موبي ديك (Moby Dick)، ترسخت هذه الأهمية الجديدة بنحو قوي في الذاكرة الثقافية؛ وفي سياق حديثنا عن الشخصيات الوهمية، التي لا تنسى، في هذه الرواية، لا بد لنا من الإشارة إلى الخبير المؤتمن على رمح صيد الحيتان في سفينة القبطان أحاب. فهذا الخبير جسّد شخصية أفراد كثيرين عملوا في السفن الأمريكية الموظفة لصيد الحيتان، وتقمص شخصية أفراد درج الناس على اعتبارهم متوحشين، يتحدرون من قبائل بدائية اعتادت أكل لحوم البشر (Kanakas).

والجدير بالملاحظة هو أن صيد الحيتان كان عملا معتادا ونشاطا تقليديا مارسته أجيال كثيرة في نيو إنغلاند. ففي وقت مبكر نسبيا، في خواتيم القرن السابع عشر، أبحر صوب شمال الأطلسي صيادون يتحدرون من جزيرة نانتوكيت (Nantuket) ونيو بدفورد (Bedford) بغية صيد حيتان العنبر (Pottwwale). وكانت فصيلة الحيتان هذه مرغوبا فيها جدا لأن شحومها كانت مصدرا مهما للحصول على زيت الحوت، المصدر الرئيس لإنارة الفوانيس، فضلا على أن فكوك الحيتان كانت تصلح لإنتاج عيدان الكورسيه (Korsettstäben). وخلال القرن الثامن عشر توغل الصيادون أكثر فأكثر في مضيق دافيس (Davis-Straße)، بل واصلوا الإبحار حتى وصلوا إلى

جزر الآزور وساحل جنوب الأطلسي. وانطلاقا من هناك أمست خطوات قليلة تفصل الصيادين عن التوغل في جنوب أعماق الأطلسي، حيث اصطادت السفينة البريطانية المسماة إميليا (Emilia)، والمتخصصة في صيد الحيتان، قبالة الساحل التشيلي أول حوت في العام 1789. وأسفر هذا النجاح عن استقطاب أعداد وفيرة من صيادين يتحدرون من نيو إنغلاند، وتشجع كثير منهم على التوجه - في بادئ الأمر - إلى الساحل الغربي من أمريكا الجنوبية، ومن ثم، الإبحار في مياه المحيط الهادئ. وهكذا ارتفع عدد سفن صيد الحيتان من 200 سفينة في العام 1828 إلى 571 سفينة في العام 1844. والملاحظ هو أن ذلك كان على النقيض فيما يتعلق بالسفن البريطانية والفرنسية التي كانت تعمل في مجال صيد الحيتان، فعددها لم يزد على بضع عشرات السفن[39]. وفي ولاية نيو ساوث ويلز الأسترالية (New South Wales) أنشأ صيادون يتحدرون من ميناء جاكسون (Port Jackson) محطة لصيد الحيتان تطل على السواحل الأسترالية وعلى سواحل تاسمانيا (Tasmanien) ونيوزيلندا.

وكانت رحلة الصيد تستغرق في العادة ثلاث سنوات. ومعنى هذا أن الواجب كان يفرض وجود محطات للتزود بالمؤن الضرورية لإصلاح الأضرار التي تصيب السفن، ولسد حاجات العاملين على متنها خلال هذه الفترة الزمنية الطويلة، ولمعالجة الحيتان الواقعة في الفخاخ وإعدادها بالنحو الذي يناسب تصورات الزبائن. وكان ميناء هونولولو أحد تلك المواقع التي كانت سفن صيد الحيتان الآتية من نيو إنغلاند ترسو فيها، وذلك لسد حاجة الطواقم إلى فتيان وفتيات هاواي. وكان إقبال الملاحين عامة، والملاحين البريطانيين والفرنسيين بنحو مخصوص، على الاستعانة بقوى العمل المتحدرة من جزيرة هايتي ومن شعب ماوري (Maori) كبيرا جدا. وغني عن البيان أن هذا السلوك قد غيّر بنحو ملموس ليس فقط نمط الملاحين في الحياة بل أسلوب سكان جزر المحيط الهادئ أيضا[40]. وليس ثمة شك في أن ما نقوله هنا ينطبق بنحو خاص على صيادي الحيتان المتحدرين من أصول محلية وأجنبية الذين كانوا يهجرون سفنهم ويستقرون في إحدى جزر المحيط الهادئ، ليمارسوا مهنة الباعة الجائلين أو إدارة بيوت دعارة.

ومع اكتشاف مناطق غزيرة بالموارد البترولية تراجعت أهمية زيت الحوت في الحياة الاقتصادية، وهكذا فيما تقلص، ابتداء من ستينيات القرن التاسع عشر، حجم الأسطول

الأمريكي العامل في مجال صيد الحيتان، أصبح النرويجيون واليابانيون والروس يمارسون صيد الحيتان حتى يومنا الحاضر.

4 - مبشرون وباحثون

بالإضافة إلى الملاحين والتجار ربط المبشرون أيضا أقاليم المحيط الهادئ بالمحيط الهندي وبعالم الأطلسي، وبالبحر المتوسط وببحر الشمال أيضا. والملاحظ هو أن التوسع البرتغالي في جزر التوابل، وفي ماكاو واليابان، قد تزامن مع نشاطات تبشيرية أدت إلى انتشار طوائف مسيحية مختلفة العقيدة، بيد أنها أدت في ماكاو فقط إلى تبلور هياكل كنسية مستديمة. ففيما طرد السلاطين المسلمون - والهولنديون أيضا - اليسوعيين من جزر الملوك (Molukken) [أي جزر التوابل الإندونيسية] في مطلع القرن السابع عشر، تعرض المسيحيون (البرتغاليون) في اليابان لموجات ملاحقة واضطهاد نُفِّذَت بحقهم بدفعات مختلفة ومتكررة. وفي المقابل تركزت نشاطات اليسوعيين على الفلبين، بالدرجة الأولى، لاسيما أنه في هذا الإقليم كانت قد تأسست مطرانية عظيمة الشأن. على صعيد آخر نشأت في المكسيك، بعد برهة قصيرة من الزمن، محاكم تفتيش مكلفة بمحاربة الخروج على العقيدة المسيحية، والعمل على صيانة أصول العقيدة. وحتى البدايات الأولى من القرن الثامن عشر نجح المبشرون (اليسوعيون) في نشر عقيدتهم في جزيرة غوام فقط، أي في الجزيرة التي مارس الإسبان بحق سكانها الأصليين، وعلى وجه الخصوص بحق قبائل شامورو (Chamorros)، مختلف ضروب القتل والتهجير. وما لم ينجزه الإسبان من مذابح أنجزته الأمراض القاتلة التي جلبوها معهم. فهذه الأمراض فتكت بالسكان المحليين، وقضت على نفوس لا تعد ولا تحصى. وفشلت المحاولات التي أرادت الشروع في عملية التبشير انطلاقا من الفلبين، بيد أن هذا الفشل لا يجوز أن يحجب عن نواظرنا أن الأوروبيين قد نجحوا في التعرف على خصائص جزر ميكرونيسيا (Mikronesien)، بسبب الخرائط الجغرافية التي نشأت على خلفية هذه المحاولات[41].

وفي أواخر القرن الثامن عشر أسفرت استكشافات توماس كوك عن حدوث تحول ملحوظ في العملية التبشيرية. فبعض المبشرين سعوا إلى إسداء الرحمة إلى أرواح

السكان المحليين الذين رأى فيهم كوك ومستكشفون آخرون «متوحشين»(*). وبناء على هذه التحولات استأجرت «جمعية التبشير في لندن» (London Missionary Society)، في العام 1797، سفينة مخصصة لنقل 30 مبشرا إلى المحيط الهادئ وإلى هايتي على وجه التحديد. وكان أربعة منهم فقط قساوسة درسوا علوم اللاهوت في كليات متخصصة. أما البقية فقد كانوا حرفيين شديدي التدين يدفعهم إيمانهم العميق بالعقيدة المسيحية إلى السفر إلى هايتي، وإلى الاعتقاد بأن «المتوحشين» يمكن إنقاذهم إذا ما رعاهم مبشرون مقتدرون، وإذا ما حصلوا على فرص لمزاولة العمل المثمر[42].

وعلى رغم أن المبشر كان يُعتبر، عادة، إنسانا أوروبيا ذا بشرة بيضاء ومتعصبا لدينه، كان واقع الحال الذي ساد في الأقاليم المعنية يشي بأن الواقع الفعلي متعدد الألوان وكثير النواحي. فكانت تختلف نشاطات المبشرين والاحتفاء بهم من مكان إلى آخر[43]. على سبيل المثال كانوا من ناحية يحاولون حماية رعاياهم الجدد من اعتداءات التجار وربابنة السفن، ودرجوا من ناحية ثانية على إنزال أقسى العقوبات بـ«أولادهم الجدد» [أي السكان المحليين]. أضف إلى هذا أن هؤلاء القساوسة ما كانوا يتوانون في استغلالهم بأبشع الصور. والملاحظ هو أن [القساوسة] كانوا يوكلون تنفيذ هذه الأساليب القسرية إلى سكان الجزر الأخرى. فعلى سبيل المثال أكره المبشرون، في سبعينيات القرن التاسع عشر، 250 فردا من سكان جزيرة الفصح على تنفيذ أعمال بالسخرة في مزارع الكنائس المنتشرة في جزيرة هايتي[44]. من ناحية أخرى لم يكن رجال الكنيسة حقا يعرفون أي معنى للرحمة في تعاملهم مع الوثنيين، بيد أنهم كانوا في حاجة إلى هؤلاء الوثنيين حينما يتعلق الأمر بتعليم نصوص الإنجيل وتدريس الشعائر والطقوس الدينية المنسجمة مع الديانة والتقاليد المسيحية. وعلى هذا النحو أمسى المبشرون باحثين في المسائل اللغوية وعلماء بالأعراق البشرية.

إن السؤال عما إذا كانت هذه الجهود قد تمخضت عن نجاح ملموس يتوقف، في الواقع، على جملة عوامل محلية، وعلى شخصية المبشر نفسه وأصوله الاجتماعية ومستوى تعمقه في علم اللاهوت أيضا. وتمتع المعلمون والمدرسون المحليون، وعلماء الشريعة المسيحية والقساوسة، بدرجة عالية من الأهمية. فكفاءة هؤلاء الثقافية ما

(*) لا يزيدون منزلة على المخلوقات الحيوانية. [المترجم].

كان بالإمكان الاستغناء عنها أبدا فيما يتعلق بنشر العقيدة المسيحية في صفوف السكان المحليين. كما لا يجوز الاستخفاف بدور النساء في إنجاز المتطلبات الضرورية بالنسبة إلى استمرار وجود الطائفة.

ولكن دعنا نعُدْ بالحديث إلى هايتي. فعلى مدى خمسة عشر عاما لم تحرز الجمعية التبشيرية المسماة «حرفيو الخالق» - أي الجمعية التابعة لـ«جمعية التبشير في لندن» (London Missionary Society) - أيَّ نجاح ذي بال. واستمر الوضع على هذا المنوال إلى أن استطاع بوماري (Pomare) الاستيلاء على أصنام قدماء الآلهة ثم تسليمها إلى المبشرين ليأخذوها معهم إلى لندن غنيمةً. وترتب على هذه التحولات تخلي أعداد غفيرة من السكان عن دياناتهم المعهودة واعتناق المسيحية. ويذكرنا هذا التحول بالتحولات التي مرت بها أوروبا قبل قرون كثيرة من الزمن؛ ففي المحيط الهادئ فعلت القبائل المحلية ما فعلته القبائل والشعوب الأوروبية خلال الحقب المبكرة من العصور الوسطى: أي التخلي عن الديانات المحلية واعتناق المسيحية[45].

وفي تاهيتي وفي العديد من جزر أخرى حفزت نشاطات «جمعية التبشير في لندن» بضعة قساوسة أمريكيين - كانوا قد شاركوا في حلقات دراسية في نيو إنغلاند، من قبل أن يؤسسوا «المجلس الأمريكي للمفوضين للبعثات الخارجية» (American Board of Commissioners for Foreign Missions) - على أن يمارسوا عمليات التبشير في هاواي. والأمر الجديد هنا هو أن أصحاب الشأن قد أخذوا يعلمون شباب جزر المحيط الهادئ [مبادئ الديانة الجديدة] في أمريكا(*). وكان ابن جزيرة هاواي أوبوكيا (Obookiah) أول تلميذ يتحدر من جزر الهادئ يُسمح له بالمشاركة في هذه الحلقات الدراسية. والجدير بالملاحظة هو أن قبطانا كان قد رافق أوبوكيا في رحلته من هاواي إلى نيو هيفن (New Haven). وهكذا استقر أوبوكيا في مدينة أندوفر (Andover) للمشاركة في الحلقة الدراسية المخصصة لدراسة اللاهوت. وإذا كان أوبوكيا قد أصيب بحمى التيفوئيد ووافته المنية في العام 1818، أي قبل أن يعمل مبشرا، فإن زميليه حيرام بينغهام (Hiram Bingham) وآسا ثورستون (Asa Thurston) رحلا إلى هاواي للتبشير بمسيحية صارمة مستوحاة من تصورات كالفن عن الذنوب والقيم الأخلاقية. ووجد

(*) وليس في أوطانهم المعهودة، في جزر المحيط الهادئ. [المترجم].

الاثنان هنا ظروفا مناسبة جدا لمسعاهم. فالملك كاميهاميها كان قد فتح أبواب جزيرته على مصاريعها أمام الأوروبيين والأمريكيين وأمام بضائعهم، وهكذا تلاشى شيئا فشيئا الإيمان بقدماء الآلهة، وتفشى ازدراء أنماط الحياة القديمة. وخلال فترة وجيزة ترجمت نصوص عبادة ومؤلفات إرشاد مسيحية إلى اللغة المتداولة بين سكان هاواي، كما طُبعت ترجمات هذه المؤلفات بلا تأخير. من هنا لا غرو أن نرى رؤساء كبرى القبائل يعلنون اعتناقهم المسيحية على الملأ. وهكذا أمست هاواي جزيرة مسيحية بحتة[46].

بيد أن نجاح المبشرين لم يلق الترحيب فقط، لاسيما أن عمليات التبشير تزامنت مع وفاة آلاف من سكان الجزر بفعل إصابتهم بأمراض قاتلة انتقلت إليهم عبر البحار. أضف إلى هذا الظواهرَ التي ازدراها أوتو فون كوتزبيو (Otto von Kotzebue). فكوتزبيو ألقى باللائمة على المبشرين الأمريكيين والبريطانيين، ذلك لأنهم دمروا أنماط الحياة التقليدية المعتادة بين سكان جزر المحيط الهادئ. ويواصل نقده لهذه التصرفات فيسأل القوم بصريح العبارة عما إذا كان حظر ارتداءِ الملابس التقليدية ومزاولةِ العادات الموروثة، أي عاداتٍ من قبيل إنشاد الأغاني والتعلق بالأوشام، ينطوي حقا على نفع للسكان المحليين. فسكان تاهيتي كانوا قد نسوا كيف يصنع المرء الزوارق، أو الأقمشة من اللحاء [الطبقات الخارجية لجذوع الأشجار]. أضف إلى هذا أن المرء ما عاد يسمع صوت الناي الشجي، وما عاد يرى الرقصات الشعبية ولا المصارعات الترفيهية وما سوى ذلك من ألعاب تنشر البهجة بين القوم. وامتعض النبيل المتحدر من إقليم البلطيق، أوتو فون كوتزبيو، بنحو مخصوص، من قيام بحار اسمه تشارلز ويلسون (Charles Wilson) بنشر المسيحية في الإقليم بمساعدة نفر من أبناء تاهيتي كانوا حديثي العهد بالتحول إلى المسيحية: «إن جمعية لندن للتبشير كانت أكثر تواضعا في تطلعاتها. فهي لم تطلب من ملاح شبه وحشي، اختل عقله لأنه شحن فكره ببضع عقائد مهووسة، أن يعلِّم السكان المحليين أصول العقيدة»[47]. غير أن هذا النقد لم يحظ بموافقة الجميع، فهو رُفض من قِبل أطراف متعصبة لوجهات النظر الدينية. وكيفما كانت الحال فقد توافقت نظرة المبشرين العاملين في صفوف الشعوب الوثنية مع أفكار جيل جديد من الباحثين. ومن هذا الجيل لا بد لنا من الإشارة إلى الباحث الشاب تشارلز داروين الذي أبحر برفقة القبطان روبرت فيتزروي (Robert FitzRoy) في العام 1831، على متن السفينة المسماة بيغل (Beagle)، وذلك للطواف حول العالم. وكانت أرض النار (Feuerland) هي هدفه

الأول، حيث أجرى مسحا للخصائص الطبوغرافية. ومن خلال لقائه بـ«وحوش» أرض النار تشكل تصور داروين عن تطور الإنسان الذي سيسهب داروين في الحديث عنه في مؤلفه الموسوم «أصل الإنسان» (The Descent of Man). فداروين يؤكد في مؤلفه الموسوم «رحلة بيغل» (Voyage of the Beagle) أن «التساوي التام بين أبناء هذه القبائل [القاطنة في أرض النار] أعاق تطورهم الحضاري على مدى زمن طويل»[48]. فكما هو الحال في عالم الحيوان تستطيع القبائل المحكومة من قبل شيخ واحد، بلا أدنى شك، تطوير ظروف حياتها نحو الأفضل. وفي الزمن التالي تكهن داروين في مؤلفه «أصل الإنسان» بأن شروط الحياة المتغيرة باستمرار تترك نتائج سلبية على الشعوب التي عاشت، على مدى زمن طويل، في ظل ظروف مستقرة[49]. وخلافا للرحالة الذين عاصروا الأجيال السابقة، أي رحالة من شاكلة فورستر (Forster) وكاميسو، لم يكن داروين يشارك في الأحداث قلبا وقالبا، ولا كان يرصد الوقائع من كثب، بل كان ينظر إلى الأمور وإلى السكان المحليين ومشاكلهم اليومية من بعد، عبْر منظور متعال هو منظور الدولة البريطانية التي كانت على وشك التحول إلى قوة عظمى. وهكذا، وانطلاقا من هذا المنظور كان موقف داروين يشير إلى أنه لم يكن في حاجة إلى كرم وضيافة السكان المحليين ولا إلى مساعداتهم.

وعلى رغم هذه الحقيقة فحينما ألقى داروين نظرة على الماضي لا شك في أنه قد أعلى من أهمية رحلته على متن السفينة المسماة بيغل (Beagle)؛ فمن خلال هذه الرحلة أحضر داروين معه ما يزيد على ألف نموذج كان قد جمعها خلال إبحاره في محيطات العالم، أي من قبل أن يحط الرحال في لندن في العام 1836. وبالنسبة إلى داروين كانت هذه الرحلة حدثا غاية في الأهمية في مسيرته العلمية. فقد سحره التطور العفوي للأنواع [المخلوقات]، هذا التطور الذي لاحظه ليس في أرخبيل غالاباغوس (Galapagos-inseln) فقط، بل في البنية الجيولوجية المهيمنة على جزر بركانية تمتد من هاواي وتاهيتي حتى سانت هيلين وجزر الآزور[50]. بالإضافة إلى تقريره عن الرحلة نشر داروين، بعد فترة وجيزة، نظريته عن نشأة الشعاب المرجانية. وتبادل وجهة نظره عن نشأة هذه الشعاب مع الجيولوجي الأمريكي جيمس دانا (James Dana)، حيث كان الأخير قد شارك في أول رحلة علمية نفذتها أطراف أمريكية بين العامين 1838 و1842، بغية استكشاف المحيط الهادئ. وأسفرت هذه الرحلة عن معلومات غاية في

الأهمية كان من بينها التعرف على خصائص جبال كاليفورنيا وبراكين هاواي ونشأة الشعاب المرجانية، (أي أسفرت عن معلومات سيستخدمها داروين، فيما بعد، لدعم نظريته عن أصل وهيكل المحيطات والقارات)[51].

وذاع صيت دراسات دانا بشأن جبال كاليفورنيا، وبشأن الخصائص الجيولوجية لجبل شاستا (Mount Shasta) بنحو مخصوص، بعد اكتشاف الذهب في كاليفورنيا.

غيَّر جنون الذهب [أي نوبة سعار البحث عن الذهب] طبيعةَ الحياة في أقاليم المحيط الهادئ، حيث بدأت أعداد كبيرة من سكان المحيط بالهجرة إلى الأقاليم الغزيرة الذهب. وبنحو متزامن انطلقت فورة تأسيس المزارع الكبيرة في كاليفورنيا وفي هاواي أيضا. ولا غرو أن اندلاع جنون الذهب ونشأة المزارع الكبيرة قد جعلا الإقليمين يستحوذان على أنظار قوى العمل في اليابان والصين وفي أمريكا اللاتينية أيضا. على صعيد آخر ترك التفاعل بين الجماعات [المهاجرة] وسكان جزر المحيط الهادئ بصماته على طبيعة الحياة في هذه الجزر، لاسيما أن مجال تحرك الملاحين العاملين في المحيطات كان يتسع باستمرار. فقد صدقت الآن مقولة أن البحر مضيق، وأن خطوط الملاحة البحرية تربط أجزاء العالم بنحو وثيق. فهذه الجماعات [المهاجرة] لم تتلاق مع ملاحين غرباء عنها فقط، بل تعرفت أيضا على مناطق كانت تجهلها في سابق الزمن؛ وكما كان الحال مع الملاحين البيض الذين أتوا إلى جزر هؤلاء المهاجرين بغية استكشافها، أخذ الآن الملاحون المتحدرون من جزر المحيط الهادئ يمشطون الشواطئ الغريبة [شواطئ السكان البيض]. وعلى الرغم من أن هؤلاء الملاحين لم يكونوا يشاهدون ما هو أكثر من جزء محدود من الأقاليم التي كانوا يرسون فيها، فإنهم مارسوا دورا مهما في رسم صورة الشبكات البحرية التي عرفها القرنان الثامن عشر والتاسع عشر. أضف إلى ذلك أن الخطوط البحرية العالمية قد مكنت سكان الجزر من التنقل والحصول على معلومات كانوا يجهلونها حتى ذلك الحين؛ وهكذا، وبعد عودتهم إلى جزرهم، جنى هؤلاء الملاحون نفعا كبيرا من المعارف التي حصلوا عليها من العوالم الغريبة عنهم[52].

9

عولمة البحار

«إن عربة ترتكز على أربع عجلات، وتُوجّه من قبل رجلين، وتجرها ثمانية خيول تستطيع خلال ستة أسابيع تقريبا، تقضيها ذهابا وإيابا بين لندن وأدنبرة، نقل بضائع تزن نحو أربعة أطنان. وخلال الوقت ذاته تقريبا تستطيع سفينة يتراوح عدد طاقمها بين ستة وثمانية ملاحين، وتجري ذهابا وإيابا بين ميناءي لندن وليث (Leith)، نقل سلع تزن مائتي طن [...]، وهكذا ولما كان النقل المائي يتمتع بهذه الميزة فإنه من الطبيعي أن يتركز العمل الحرفي والصناعي في الأماكن التي توفر بيئة مناسبة وتشكل فرصة مناسبة لفتح أبواب أسواق العالم للبضائع المنتجة بصنوف العمل المختلفة...»[1].

آدم سميث (Adam Smith)

«إن انخفاض أسعار الشحن البحري قد شجّع المنتجين والمستهلكين، في جميع أنحاء العالم، على إبرام صفقات تجارية فيما بينهم»

بهذه الملاحظة الواردة في مؤلَّفه الموسوم «بحث في طبيعة وأسباب ثروة الأمم» يشير آدم سميث إلى تفـوق النقـل النهـري على النقـل البري. ولـو لم يُتَوفَّ سميث في العام 1790م، لكان قد شهد النجاحات العظيمة التي حققتها السكك الحديد. وعلى الرغم من هذا أدى ازدهار تنقل السفن في الأنهار والقنوات وبمحاذاة الشواطئ وفي بحار العالم، إلى إحداث تغييرات جوهرية على حركة انتقال البضائع والأشخاص. واهتدى آدم سميت إلى هذه التغيرات من خلال إمعانه النظر في مثال مستقى من رحلات بحرية شراعية؛ حيث تنقل السفينة حمولات تعادل 50 ضعفا مقارنة بالحمولة التي تنقلها عربة تجرها ثمانية خيول.

1- من السفينة الشراعية إلى الباخرة

لقد تنبأ آدم سمت بالثورة التي اندلعت في مجال النقل خلال القرن التاسع عشر وأسفرت عن خفض تكاليف حركة الأشخاص والبضائع وعن ربط البحار بعضها ببعض بنحو أمتن وعن انتظام حركة السفن. وعلى مدار فترة طويلة من الزمن عزا التاريخ المدون أسباب تلك الثورة إلى ظهور الباخرة، بيد أنه في السنوات الأخيرة فُرضت حقيقة أن التحول نحو استخدام التكنولوجيا البخارية كان عملية طويلة تزامنت، على مدى عقود كثيرة من الزمن، مع استخدام السفن الشراعية ومع إدخال تطورات مهمة في هندسة بناء السفن.

وبالفعل عرض المخترع الأمريكي روبرت فولتُن (Robert Fulton) في العام 1807م، على الجمهور الأمريكي سفينة بخارية دولابية (Raddampfer) اسمها كليرمونت (Clermont)(*). وتحمس الجمهور الأمريكي كثيرا لهذا الاختراع

(*) الباخرة الدولابية هي سفينة بخارية مزودة بدواليب للتجديف. وكانت أول سفينة بخارية عبارة عن مركب صغير له دواليب تجديف على جانبيه تسير بمحرك بخاري، وكانت سفينة روبرت فولتن المسماة كليرمونت تسير بمحرك بخاري وبدواليب تجديف قطرها 4.6 متر.

وفي ثلاثينيات القرن التاسع عشر، اختُرعت الدواسر اللولبية التي برهنت على أنها أكثر فاعلية من دواليب التجديف، لاسيما في البحار الهائجة. ومنذ ذلك الوقت كانت معظم السفن البحرية تستخدم الدواسر اللولبية، وإن كان بعضها لايزال يستخدم دواليب التجديف. واستمرت البواخر الدولابية تُستخدم بصفة غالبة في البحيرات والأنهار، إذ كانت البواخر الدولابية العاملة بدواليب خلفية تُستخدم في نهر المسيسبي بالولايات المتحدة في القرن التاسع عشر. وفي يومنا هذا لم يبق من البواخر الدولابية قيد الاستخدام إلا القليل وربما لجذب أنظار السياح. [المترجم].

الذي سرعان ما استخدموه للتنقل في نهر هدسون (Hudson) بين ألباني (Albany) ونيويورك. وأسفر اختراع فولتن عن ازدهار حركة السفن في الأنهار الأمريكية وفي نهر المسيسبي (Mississippi) بنحو مخصوص. وتجدر الإشارة إلى أن اختراع فولتن قد استُخدم بنحو تدريجي في أنهار أوروبا الضيّقة نسبيا.

وفي المحيطات ما كانت البواخر الدولابية تصلح للاستخدام بالنحو المطلوب. وهكذا فُضِّل بالنسبة إلى سافانا (Savannah) - السفينةِ - التي كانت أول مركب يعبر الأطلسي في العام 1819م مستخدمة في آن واحد الأشرعة والتكنولوجيا البخارية - أن يُعاد تصميمها لترجع إلى ما كانت عليه في الأصل: إلى سفينة شراعية فقط. وكانت مسائل الربح والخسارة هي الدافع الأول لإعادة تصميم السافانا. فتكنولوجيا الناعورة (أو تكنولوجيا الفناجين كما يُقال أيضا) لم تكن تصلح للتحرك في البحار لاسيما أنه كان من المطلوب تحميل كميات هائلة من الفحم لتغذية الآلات البخارية، كميات كانت تستحوذ على جل ما في السفينة من إمكانيات للشحن. أضف إلى هذا أن مياه البحر المالحة كانت تتسرب إلى داخل مرجل السفينة ملحقة أضرارا وخيمة بالآلات والمعدات. ولم يتغير الوضع إلا بعد الاهتداء في العام 1840م إلى استعمال اللولب في تحريك السفن، أي إلى استعمال المراوح الدافعة (Propeller)، فهذا الاختراع جعل السفن قادرة على الإبحار في المحيطات أيضا. وأدخل ألكسندر كيرك (Alexander Kirk) تطورات مهمة على محركات السفن البخارية، إذ اخترع العَنَفَة (Turbine)(*)، التي جعلت السفن البخارية أكثر فاعلية وخفضت تدريجيا الحاجة إلى الفحم. وعلى رغم هذه التطورات فإن إحلال السفينة البخارية مكان السفينة الشراعية حدث بنحو تدريجي واستغرق استبدالها في كل أنحاء العالم أمدا طويلا حتى نهاية القرن. علما بأن عملية الإحلال كانت قد بدأت منذ سبعينيات القرن التاسع عشر.

ومن خلال «منشورات البرلمان» البريطاني (Parliamentary Papers) نحصل على معلومات موثقة عن عدد السفن الآتية إلى الموانئ البريطانية

(*) العنفة هي آلة ذات جزء دوار يديره سائل أو غاز متحرك مثل الماء والبخار، والغاز أو الهواء، وتوفر الطاقة لآلات مختلفة منها المولدات الكهربائية ومضخات المياه، أي أنها آلة يحركها الماء المتدافع مثلا، فتدور وتدير آلة أو آلات أخرى، وبعبارة أخرى هي آلة لتحويل الماء المندفع مثلا إلى طاقة. [المترجم].

من كل بحار العالم. وفيما كانت أغلبية السفن الآتية في حدود العام 1880م من البحر المتوسط وغرب أوروبا تعمل بالبخار، كانت أغلبية السفن السالكة خطوطا ملاحية أخرى لاتزال تتحرك بواسطة الشراع. وطرأ التحول الجذري في العام 1910م إذ ازدادت نسبة السفن البخارية الداخلة الموانئ البريطانية بنحو 90 في المائة. ولا تفوتنا الإشارة هنا إلى أن اعتماد التكنولوجيا البخارية كان يتوقف على عناصر مختلفة. ففضلا عن جدارة الماكينة البخارية هناك أيضا نوعية السلع المراد نقلها والمسافة التي تقطعها السفن في رحلاتها المختلفة. فباعتبار أن السفينة البخارية كانت تنقل معها الوقود الذي تحتاج إليه في رحلاتها ازدادت تكلفة الوقود بازدياد المسافة. من هنا تمتعت السفن الشراعية الرامية إلى الإبحار 500 ميل بحري وأكثر بقدرة تنافسية أكبر، مقارنة بالسفن البخارية. كما ينطبق ذلك على السفن المبحرة في مناطق أوروبا الشمالية وبحر البلطيق أيضا، أي تسري على المناطق التي كانت فيها السفن الشراعية تنقل الأخشاب والحبوب بالدرجة الأولى[2].

وأسهمت النرويج وفنلندا في ازدهار الاقتصاد العالمي في القرن التاسع عشر ليس بصفتهما دولتين منتجتين للمواد الأولية بل بصفتهما دولتين متخصصتين في تقديم خدمات النقل. وعلى رغم أن الخشب النرويجي والقطران (القار) والخشب الفنلندي، كانت من جملة المواد المهمة بالنسبة إلى الملاحة وعملية التصنيع البريطانية، فإن دور الأساطيل التجارية الإسكندنافية طرأ عليه تغير ملحوظ. فهذه الأساطيل أخذت تنقل نسبة معتبرة من السلع المتاجَر بها عالميا. وإذ كانت النرويج قد تخصصت أصلا في تصدير الأخشاب إلى بريطانيا، فإن السفن الشراعية النرويجية ركزت نشاطها فيما بعد على الملاحة العارضة في المحيط الأطلسي (Charter, Trampschifffahrt)[*]. وعلى رغم أن السفن الشراعية قد خسرت كثيرا من ميزتها النسبية في حدود العام 1860م فإن السفن الشراعية النرويجية استطاعت على مدى زمن ليس بالقصير المحافظة على ميزتها النسبية في الرحلات المُسَيَّرة في مياه الأطلسي؛ أي أن هذه الرحلات

(*) أي ركزت نشاطها على تأجير سفنها الشراعية. [المترجم].

ظلت مربحة ردحا من الزمن، والأمر الجدير بالملاحظة في هذا السياق هو أن النرويجيين كانت لديهم فرصة لشراء السفن الشراعية بأسعار مناسبة في أسواق السفن المستعملة، أو من مصانع صغيرة تبني المراكب بأخشاب وأيدٍ عاملة محلية وبتكاليف متدنية نسبيا. وكان التحول من السفينة الشراعية إلى السفينة البخارية، أي التحول صوب وسائل تستخدم رأس المال بكثافة أكبر، يتوقف على الظروف المحلية. فموانئ كبيرة - من قبيل كوبنهاغن أو إستوكهولم - تحولت في وقت مبكر وبنحو سريع صوب استخدام البخار. ولم يدم الأمر طويلا حتى فضّل مرفأ بيرغن أيضا البخار؛ وذلك لتأمين حصول الأسواق الأوروبية على السمك بنحو سريع ومنتظم. على صعيد آخر لم تَرَ الموانئ المنتشرة في الأقاليم الريفية أي ضرورة آنية تفرض عليها التحول صوب البخار، لاسيما أن هذه الموانئ كانت تقدم رحلات متباينة وتغطي خطوطا بحرية مختلفة.

وفي فنلندا تجاوزت السفن البخارية مكانة السفن الشراعية في وقت متأخر نسبيا في القرن العشرين. في بادئ الأمر تخصصت السفن البخارية هناك في نقل الخشب والقطران إلى أوروبا الغربية عبر مضيق [الدنمارك]. ومع مرور الزمن غدت هذه السفن تعرض بنحو متزايدٍ خدماتها لنقل السلع إلى البحرين الأسود والمتوسط. وخلال سبعينيات القرن التاسع عشر شاركت المراكب الفنلندية العاملة بالبخار في الثورة التي انطلقت في المحيط الأطلسي في مجال النقل البحري التجاري. فهذه المراكب لم تنقل الحبوب فقط من نيويورك وفيلادلفيا (Philadelphia) وبالتيمور (Baltimore) إلى أيرلندا وإلى الموانئ البريطانية الواقعة على ضفاف بحر الشمال، بل كانت تنقل البترول إلى موانئ أوروبا الغربية وإلى حوض بحر البلطيق أيضا. كما تولت هذه السفن نقل صادرات الخشب (خشب الصنوبر مثلا) من الجنوب الأمريكي ومن كندا.

وفيما واصلت الملاحة البحرية الكندية استخدام السفن الشراعية في نقل الخشب عبر الأطلسي أمسى الجزء الأعظم من التجارة الأنجلو-أمريكية يُنقل بسفن بخارية. أما في ما يتعلق بالتجارة مع المحيط الهندي، فقد بقي استخدام السفن الشراعية مهيمنا إلى أن افتُتحت قناة السويس في العام 1869م؛ حيث أدى ذلك إلى تقليص مسافة الرحلات من وإلى المحيط الهندي، ويسّر استخدام

المراكب البخارية. وكيفما كانت الحال فبقدر تعلق الأمر بالملاحة المتحركة بمحاذاة السواحل والملاحة العارضة في المحيط الهندي وكذلك الملاحة في بحر الصين الجنوبي والشرقي، تمتعت السفينة الشراعية – بصفتها سفينة لنقل البضائع - بأهمية كبيرة ردحا من الزمن. ولقدرتها على الإبحار بغض النظر عن اتجاه الرياح الموسمية تفوقت السفن الشراعية الأمريكية والأوروبية على السفن المحلية المسماة «الجنك» أو «الينك» أيضا. وتبعا لذلك تولت - على سبيل المثال - سفن يملكها ملاحون يتحدرون من مدينة هامبورغ (Hamburg) [الألمانية] نقل الأرز من أكياب (Akyab) في بورما القديمة وسيتوي (Sittwe) في ميانمار الحالية، إلى السواحل الصينية مرورا بسنغافورة وهونغ كونغ (Hongkong). واستُخدمت السفينة البخارية أول مرة في هذه المنطقة من العالم خلال سبعينيات القرن التاسع عشر[3].

أما فيما يتعلق بتجارة الحبوب والخامات مع الساحل الغربي من أمريكا والرحلات إلى أمريكا الجنوبية بنحو مخصوص، فظلت السفن الشراعية قادرة على المنافسة فترة طويلة من الزمن امتدت حتى بداية القرن العشرين، كما تشهد على ذلك الوثائق الخاصة بنقل حمض النتريك (Salpeter) على متن الأسطول المسمى Flying P-Liners، المملوك من قبل شركة الملاحة الألمانية لايس (Laeisz).

وبالإجمال ارتفع عدد وسَعة الأساطيل التي عملت خلال القرن التاسع عشر في مجال التجارة العالمية بنحو مطرد. ويمكن التدليل على هذه الحقيقة من خلال الحمولة التي ارتفع حجمها بنحو انفجاري بين العامين 1850 و1911م، من 9 إلى 34.6 مليون قدم مكعبة (Nettoregistertonnen). ونجحت الملاحة الأطلسية بنحو مخصوص في تحقيق طفرة كبيرة في مقدار الحمولة التي نقلتها السفن المبحرة في مياه الأطلسي. إذ استحوذ حجم الملاحة الأطلسية على حصة تراوحت بين 75 و80 في المائة من إجمالي الحمولة العالمية المقدرة بالأطنان.

وفي حدود العام 1900م هيمن الأسطول البريطاني على جميع بحار العالم؛ إذ بلغ إجمالي حمولته 9.3 مليون طن؛ وتلاه الأسطول الألماني بحمولة بلغت 1.9 مليون طن وأسطول النرويج (1.5 مليون طن) وفرنسا (1.04 مليون طن).

أما الولايات المتحدة فإن حمولة أسطولها التجاري لم تزد على 0.8 مليون طن. ويكمن تفسير هذا التدني الملحوظ في الإهمال الكبير الذي تعرض له الأسطول الأمريكي على وقع الحرب الأهلية التي خاضتها البلاد وقتئذ[4].

وبفعل ارتفاع عرض كمية الحمولة الطنية للسفن [الحمولة المقدرة بالأطنان] (على المستوى العالمي)، انخفضت أسعار الشحن (Frachtraten) بما يزيد على 30 في المائة بين العامين 1870 و1900م. فعلى سبيل المثال لم يعد سعر شحن الحبوب من نيويورك والقطن من نيو أورلينز (New Orleans) إلى أوروبا في العام 1885م، يتجاوز حتى نصف السعر الذي ساد في العام 1873م[5]. ونتيجة لذلك انخفضت أسعار المواد الاستهلاكية. وقد شجع انخفاض أسعار الشحن البحري المنتجين والمستهلكين في كل أنحاء العالم على إبرام صفقات تجارية فيما بينهم. وعلى خلفية هذه التحولات طرأ تغيير في توزيع مناطق الإنتاج على مناطق العالم المختلفة. ففيما حفزت أسعار الشحن المتدنية على التخصص في إنتاج مواد زراعية معينة وعلى الاستيطان في أقاليم العالم النائية - أعني أقاليم من قبيل شمال أمريكا وجنوبها، أو في أستراليا وفي أقاليم تقع في جنوب شرقي آسيا وجنوبها وكذلك في جنوب شرقي أوروبا - تراجعت أهمية القطاع الزراعي لمصلحة النشاط الصناعي في الأقاليم ذات الكثافة السكانية العالية الواقعة في الساحل الشرقي من أمريكا أو في أوروبا[6]. كما تقاربت أسعار القمح في الأطلسي وأسعار الأرز في أقاليم المحيط الهندي وفي بحار الصين، ما أدى إلى نشأة تكامل عالمي في أسواق القمح والأرز[7].

وكما استطاعت هولندا خلال القرن السابع عشر سد حاجتها من المواد الغذائية من خلال استيرادها الحبوب من أقاليم بحر البلطيق، مكنت الثورة في مجال النقل البحري المراكزَ الصناعية الأوروبية والأمريكية من أن تحرر نفسها من الإنتاج الزراعي المحلي خلال القرن التاسع عشر. فالإنتاج الزراعي تركز الآن في السهول الأمريكية وفي الأراضي الخصبة المنتشرة في آسيا وجنوب شرقي أوروبا.

وبنحو متزامن انتفعت البلدان غير المؤهلة كثيرا لتلبية متطلبات القطاع الزراعي - أعني بلدانا من قبيل النرويج أو فنلندا أو اليونان - من الفرص

الجديدة الناشئة في مجال الخدمات الملاحية العالمية الأبعاد. فاليونان أيضا انتهزت الفرص التي تمخض عنها موقعُها البحري، ومزاولتُها الملاحة البحرية في الطرف الشرقي من البحر المتوسط تقليديا، أي منذ أجيال كثيرة، وعززت مكانة شركاتها الملاحية وزادت من قدراتها التنافسية. وبعدما أمسى البحر الأسود مفتوحا أمام الملاحة البحرية في سبعينيات القرن الثامن عشر، أي على وقع الصراعات بين الإمبراطوريتين الروسية والعثمانية، تولى رجال الأعمال والملاحون اليونانيون نقل القمح المصدر من مناطق جنوب روسيا ومناطق جنوب شرقي أوروبا إلى السوق الأوروبية، باسطين سيطرتهم على الملاحة البحرية في المتوسط. ولا تفوتنا هنا الإشارة إلى أن الملاحة البحرية أسهمت في منتصف القرن التاسع عشر بما يعادل ثلث الدخل القومي اليوناني. على صعيد آخر وبصفتها شركات ذات باع طويل في تقديم الخدمات الملاحية كانت شركات الملاحة اليونانية قد تكاملت، إلى حد بعيد، مع متطلبات الاقتصاد العالمي وأضحت قادرة على منافسة كبرى الأمم في مجال الملاحة البحرية. وعلى خلفية هذه التطورات والمعطيات الإيجابية لا عجب أن تتبوأ اليونان في القرن العشرين دورا عالميا في مجال السفن الصهريجية (Tanker) [السفن المصممة لنقل السوائل]. بريطانيا هي الدولة الوحيدة التي استطاعت تلبية كل المهمات المتعلقة بالملاحة البحرية وبالتجارة، وأن تجمع بينهما في آن واحد، فارضة بذلك هيمنتها على السوق. وذلك لتوفر رأس المال وخامات الحديد والفحم بأسعار زهيدة نسبيا، فضلا على التقدم التكنولوجي الضروري لإشعال فتيل الثورة الصناعية. وفيما خسرت الملاحة البحرية البريطانية في منتصف القرن نسبة معتبرة من قوتها التنافسية، مقابل شركات الملاحة الأمريكية العاملة في الأطلسي وشركات الملاحة الإسكندنافية الناشطة في بحر البلطيق، عززت زيادة أهمية الحديد والسفن البخارية في نهاية الأمر مكانة بريطانيا في قضايا التقدم التكنولوجي[8].

علاوة على سفن النقل المتحركة في كل بحار العالم شهدت سفن الركاب في القرن التاسع عشر تحولات جذرية، تحولات لولاها لما كان في الإمكان تلبية رغبة جماهير عريضة في الهجرة عبر الأطلسي. ففيما عبر المحيط الأطلسي، خلال العامين 1846 و1847م، نحو 300 ألف مهاجر سنويا، تضاعف العدد خلال

العامين 1876 و1896م ليصل إلى 600 ألف مهاجر. وفي مطلع القرن العشرين عبر المحيط الأطلسي نحو مليون مهاجر أوروبي سنويا.

ومن خلال الاطلاع على حركة السفن يتضح لنا التحول الجذري الذي طرأ على الرحلات في مياه المحيطات: ففي أواخر القرن الثامن عشر احتاج زورق متخصص في نقل البريد والسلع والركاب (Paketboot) نحو خمسين يوما لنقل المسافرين على متنه من ميناء فالموث (Falmouth) البريطاني إلى نيويورك، مرورا بهاليفاكس (Halifax) في كندا. فيما استغرقت رحلات السفن الفاخرة (Luxusliner) في أواخر القرن التاسع عشر ما بين 5 و6 أيام، علما بأن سفينة من هذا النوع كانت تنقل نحو 2500 مسافر. أضف إلى هذا أن سرعة النقل البحري وسرعة قطع المسافة بين الساحل الغربي من بريطانيا ونيويورك كانت قد ارتفعت بنحو مطرد؛ من 2.5 عقدة (4.5 كيلومتر) إلى 20 و25 عقدة في الساعة. على صعيد آخر وفيما كان في استطاعة السفن البخارية اختيار الخط الأقصر المار عبر الأطلسي، تعين على السفن الشراعية اختيار الخط المناسب من حيث هبوب الرياح، والإبحار بالتالي إلى البحر الكاريبي عبر جزر الأزور. أي أنه لزم أن تقطع السفن الشراعية مسافة تزيد على المسافة التي تقطعها السفن البخارية بنحو 12 ألف ميل بحري. وكانت هذه التطورات الإيجابية على علاقة وثيقة باستكشاف البحر المفتوح والانتفاع بعلم المياه واستخدام المعارف المرئية المتعلقة بالمحيطات في تخطيط الخطوط الملاحية، وبمراعاة اتجاه هبوب الرياح وأخذ مجرى التيارات المائية بنظر الاعتبار عند اختيار الخطوط البحرية المناسبة.

وإذ كان في مستطاع الزوارق المتخصصة في نقل البريد والسلع والزكاب (Paketboot) في القرن الثامن عشر أن تتيح - في كل رحلة من رحلاتها الأطلسية البالغة ثلاث رحلات أو أربع في العام الواحد – فرصة السفر على متنها لنحو 100 مسافر في أقصى الأحوال أصبح في مقدور السفن الفاخرة (Luxusliner) في مطلع القرن العشرين أن تنقل في كل عام ما بين 20 ألف مهاجر و30 ألفا عبر الأطلسي. وإلى أن أمسى هذا التحول حقيقة عامة، واصل المهاجرون استخدام المراكب الشراعية، علما بأن السفن الناقلة لهم لم تكن

تنطلق من لندن ولو هافر (Le Havre) فقط، بل كانت تنطلق أيضا وبالدرجة الأولى من أنتويرب وروتردام وبريمن. وتولت السفن المهيأة لنقل حمولة تزن 200 طن نقل ما لا يقل عن 300 مهاجر في أغلب الأحيان، وغني عن البيان أن سفينة بهذه المقومات وبهذا العدد من المهاجرين على متنها لم تكن، من حيث الظروف الصحية ولا من حيث معدل الوفيات، تختلف كثيرا عن السفن التي تولت نقل المستعبدين. كما نُقل السجناء البريطانيون بواسطة سفن شراعية إلى أستراليا، حالهم في ذلك حال المهاجرين إلى أستراليا أو إلى جنوب أفريقيا. وتجدر الإشارة إلى أن أصحاب الشأن نجحوا في النصف الأول من القرن التاسع عشر في تقليص مدة الرحلة إلى أستراليا، وأخذوا يستخدمون سفنا أفضل، وفي تقليص مدة التوقف في المحطات المختلفة بنحو 100 إلى 120 يوما أي قلصوا مدة الرحلة بنحو خمسين في المائة، مقارنة بالمدة التي كانت تحتاج إليها السفن قبل قرن من الزمن.

ولم يؤدِ اعتماد خطوط ملاحية محددة للسفن المتجهة نحو أمريكا الشمالية إلى تسريع الرحلة فقط، بل أسفر أيضا عن فرصة مناسبة لدمج عملية نقل الركاب ونقل البضائع. وهكذا بات في الإمكان تعبئة الطوابق الوسطى من السفينة، أي الطوابق التي لا يستخدمها الركاب، بالحبوب خلال رحلة الإياب. وباتت بضائع اللحوم المجمدة والقطن تحظى بأهمية متزايدة باعتبارها حمولات مهيأة لأن تنقلها سفن المهاجرين خلال رحلة العودة (ظهرت السفن المجهزة بغرف تبريد في الساحة في ثمانينيات القرن التاسع عشر).

ومع الشروع في استخدام السفن البخارية تغيرت المهارات المطلوبة من الملاحين كما تغيرت البنية التحتية للملاحة البحرية: فلم تعد هناك حاجة كبيرة إلى ملاحين يجيدون العمل على متن السفن الشراعية، بل صار الطلب يتركز على عمال ذوي كفاءة في تشغيل وصيانة المراجل. كما لم يعد ممكنا الحصول على هؤلاء العمال من السواحل، بل من المناطق الألمانية الداخلية على سبيل المثال، ويوظفون فترات قصيرة فقط، ويُشترط ألا تقل أعمارهم عن 20 عاما ولا تزيد على 30 عاما[9]. كما شُيِّدت أبراج إنارة عظيمة (منارات) لتمكين السفن من الوقوف على مواقعها حتى في الليالي الحالكة الظلام. وساعد ذلك السفن

على التحرك بسرعة أكبر. كما نتج عن ذلك إنشاء قاعات للركاب، وذلك تسهيلا لصعود الركاب إلى سفنهم بلا عناء كبير ولإرشادهم بنحو دقيق إلى مكان السفن التي سيستقلونها[10].

2- ثورة الاتصالات

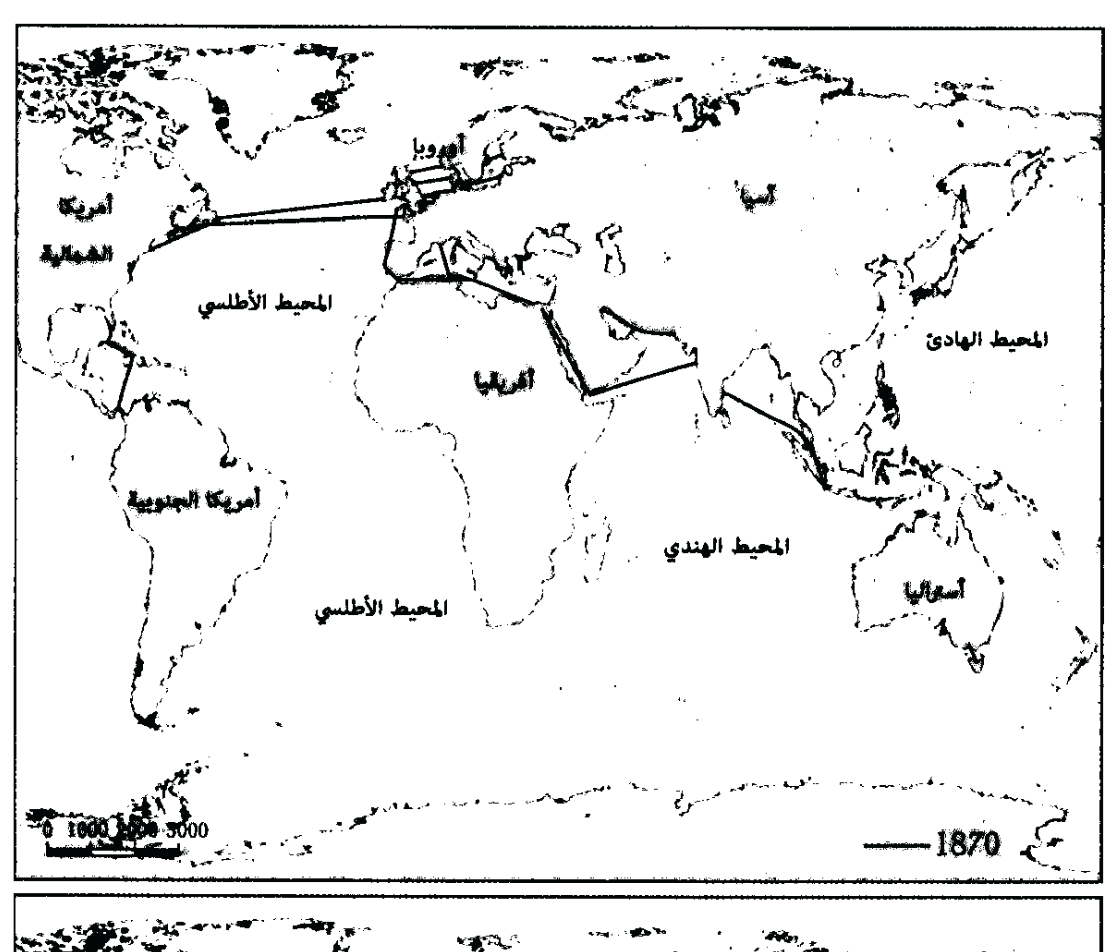
وتزامنت الثورة في مجال النقل البحري مع الثورة في مجال الاتصالات، أي مع الثورة التي لم تندلع في البحار فقط بل وتحت مياه البحار أيضا. وفي هذا الصدد أدت الوسيلة الجديدة - أعني التلغراف - دورا كبير الشأن[11]. ولكي يكون في المستطاع تشغيل التلغراف على مستوى العالم أجمع، كان على جانب كبير من الأهمية ليس فقط إحراز تقدم في الهندسة الكهربائية وابتكار مادة مطاطية تصلح لعزل الكابلات العاملة من تحت الماء، بل أيضا بناء سفن حديدية تصلح لنقل هذه الكابلات العملاقة من حيث الطول وتمديدها من ثم في قاع البحر.

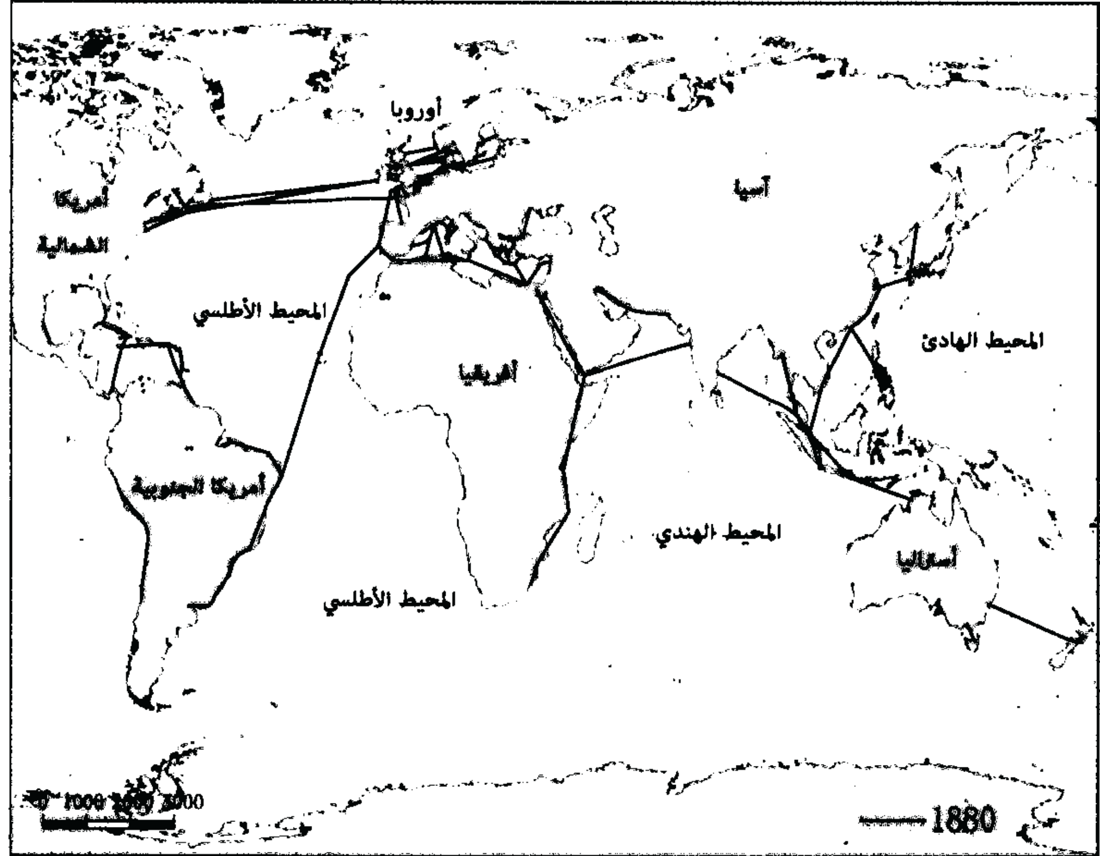
وقد جرى مد أول كابل تحت مياه البحر في نوفمبر من العام 1851م وذلك في القنال الواقع بين كاليه (Calais) ودوفر (Dover). وبرهن الاستخدام العملي لهذا الكابل على نجاح المشروع تكنولوجيا واقتصاديا. ولم يدم الأمر طويلا حتى مُدِّد كابل جديد بين بريطانيا وبلجيكا وهولندا؛ وفي العام 1854م جرى مد كابل التلغراف بين كوبنهاغن وفلنسبورغ (Flensburg) في ألمانيا. وبعد عام من ذلك الحدث باتت الكابلات تربط – عبر مضيق [الدنمارك] – الدنمارك بالسويد. واتسعت المناطق التي يغذيها هذا الكابل فغدت في العام 1859م تصل إلى هاباراندا، إلى المدينة السويدية الواقعة على الحدود السويدية - الفنلندية أو بالأحرى على الحدود الروسية.

وفي العام نفسه جرى توصيل الكابل عبر الإسكندرية إلى أفريقيا. وانطلاقا من الإسكندرية ومرورا بالبحر الأحمر والمحيط الهندي جرى في العام 1870م ربط بومباي ومدراس وسنغافورة بكابل مهيأ للاتصالات التلغرافية. وانطلاقا من هنا مضى قُدُما مد كابلات أخرى إلى شانغهاي أولا وبعد عام من ذلك إلى أستراليا وهونغ كونغ وإلى يوكوهاما (Yokohama).

أما كابل شمال الأطلسي فإن المسؤولين عنه بدأوا في تشغيله في وقت مبكر نسبيا في العام 1866م. وربط هذا الكابل لندن بنيويورك مرورا بجزيرة نيوفوندلاند. وأخيرا وليس آخرا وعبر لشبونة وماديرا وجزر الرأس الأخضر (Kapverden) رُبطت في العام 1874م بريطانيا بالبرازيل والأرجنتين. وهكذا خلال 20 عاما فقط ربطت الكابلات العاملة من تحت سطح الماء ثلاثة أرباع العالم، علما بأن الجزء الأعظم من هذه الكابلات كان ملكا لشركات بريطانية. بيد أن الفرنسيين نشطوا في هذا المجال أيضا في عقود الزمن التالية. وفيما شرعت الشركات الفرنسية تمد الكابلات في مياه البحر المتوسط وساحل غرب أفريقيا واصل الأمريكيون أيضا جهودهم، فمدوا مزيدا من الكابلات في الأطلسي وفي الكاريبي وأمريكا الجنوبية، وربطوا أيضا سان فرانسيسكو بالفلبين.

إن شبكة الكابلات التي ربطت المحيطات، وباتت عالمية الأبعاد فعلا، اختصرت مدة نقل الأخبار بصورة جذرية. فإذا احتاجت الرسالة البريدية العادية في الفترة الواقعة بين العامين 1866 و1869م، إلى فترة تتراوح بين 30 و40 يوما لكي تصل من الهند إلى لندن، وإلى ما بين 14 و17 يوما لكي تصل من أمريكا الشمالية إلى لندن، لم يعد بعد العام 1870م الخبر المرسل تلغرافيا يحتاج - سواء جاء من الهند أو من أمريكا الشمالية - إلى أكثر من يومين أو ثلاثة أيام ليكون منشورا في الصحافة. ولكن على خلفية التكلفة الباهظة – إذ كان نقل الكلمة الواحدة تلغرافيا إلى الهند يكلف عشرة فرنكات فرنسية – انحصر استخدامه في وكالات الأنباء والصحافة لنشر تحركات أسعار صرف العملات وأسعار البضائع والموارد الطبيعية. وغني عن البيان أن وسائل الإعلام قد أسهمت بصنيعها هذا، بنحو فعّال، في تعزيز الشفافية في الأسواق العالمية. وبهذا المعنى انتفع من الوسيلة الجديدة - التلغراف - المصرفيون والتجار في المقام الأول، وانتفعت بالتالي مراكز تجارية ومالية من قبيل لندن ونيويورك. كما بات في مستطاع أصحاب السفن الناشطين في الملاحة العارضة على وجه الخصوص توجيه سفنهم العاملة في جنوب شرقي آسيا أو أمريكا الجنوبية، ومتابعتها وهي تبحر بين الموانئ.





الخريطة (17): الاتصالات من خلال الكابلات العاملة في البحار والمحيطات

الجدول (2): مقارنة بين الفترة الزمنية التي كان يستغرقها نقل المعلومات والبيانات والأخبار من لندن إلى دول ما وراء البحار (بالأيام)[12]				
من لندن إلى...	رسائل وطرود بريدية 1866-1869	نقل بواسطة تلغراف الخليج العربي البحري 1866-1869	نقل بواسطة التلغراف 1870	تاريخ الانضمام إلى نظام التلغراف العابر للقارات
أستراليا				
سيدني	60	-	4	1876
نيوزيلندا	65	-	4	1876
آسيا				
بومباي	29	9	3	1870
كلكتا	35	12	3	1872
هونغ كونغ	51	29	3	1871
مدراس	40	15	3	1870
شانغهاي	56	30	4	1870
يوكوهاما	70	30	5	1871
أفريقيا				
الإسكندرية	11	5	2	1868
كيب تاون	30	-	4	1868
لاغوس	12	-	3	1886
ماديرا	8	-	2	1874
أمريكا الشمالية				
غالفستون	17	-	3	1866
مونتريال	14	-	2	1866
نيو أورلينز	17	-	3	1866
نيويورك	14	-	2	1866
أمريكا الوسطى				
باربادوس	26	-	4	1868
هافانا	24	-	4	1868
جمايكا	25	-	4	1868
أمريكا الجنوبية				
باهيا	15	-	3	1873
بوينس آيرس	32	-	3	1875
كولومبو(*)	33	-	3	1875
ناتال	36	-	4	1875
ريودي جانيرو	30	-	3	1875
فالبارايسو	46	-	4	1875

(*) كولومبو: مدينة في البرازيل. [المحررة].

وبالنسبة إلى أغلبية بني البشر كانت الاتصالات التلغرافية بعيدة المنال، كانت أمرا لا قدرة لهم على تحمل أعبائه المالية قطعا[13]. لذا بقيت الرسائل التقليدية من دون منافس حتى بعدما بدأ استخدام الهاتف لتبليغ رسائل شَفَوِية قصيرة. وتعززت قدرة الرسالة البريدية التقليدية على المنافسة نتيجة لانخفاض أسعار الطوابع البريدية، على خلفية توقيع الدول على المعاهدة العامة للاتحاد البريدي العالمي في العام 1874م، وبدأ عمل الاتحاد البريدي العالمي في العام 1878م. كما أدى الاعتماد على شبكات نقل تستخدم السكك الحديد والسفن البخارية إلى تقليص مدة نقل الرسالة من دولة إلى أخرى، وبين قارات العالم المختلفة. وفي أواخر القرن التاسع عشر هيمنت الشركات الدولية المالكة للسفن البخارية على عملية نقل البريد وفق جدول زمني منتظم. والأمر الجدير بالملاحظة هو أن عدد هذه السفن كان في تزايد مستمر. ونحصل على تصور دقيق عن البريد المتدفق بواسطة سفن البريد البخارية التابعة للشركة الألمانية-الأمريكية المسماة Packetfahrt-Actien-Gesellschaf (HAPAG) وشركة لويد (Lloyd) في مدينة بريمن شمال ألمانيا والشركة الألمانية-الأمريكية لخدمات البريد البحري. فهذه السفن نفذت ثمانيا وتسعين رحلة بين نيويورك وألمانيا في الفترة الواقعة بين العامين 1895 و1896م، ونقلت ما مجموعه 15 مليون رسالة بريدية عادية و250 ألف رسالة مسجلة و20 ألف طن من المطبوعات. ولسنا في حاجة إلى تأكيد أن نقل هذا البريد مثّل نشاطا مربحا جدا بالنسبة إلى الشركات المالكة للسفن البخارية، لاسيما أن إدارات البريد الأمريكية والألمانية أيضا كانت تفرض أسعارا مرتفعة ومبالغا فيها كثيرا لقاءَ نقل البريد عبر المحيط الأطلسي. بيد أن الأمر اختلف عندما تعلق الموضوع بنقل البريد إلى مناطق يبحر إليها عدد ضئيل من سفن البريد، أعني عند نقل البريد إلى أفريقيا وأقاليم المحيط الهادئ وإلى الصين أيضا. فهنا تعيّن تقديم دعم مالي لشركات البريد. من ناحية أخرى كانت المساعدات المالية التي قدمتها الدول من أجل استحداث شركات متخصصة في نقل البريد ومن أجل إضفاء شيء من السرعة على وصول البريد إلى مستعمرات نائية، كانت من جملة العوامل التي أسهمت في زيادة كثافة الخطوط الملاحية على المستوى

العالمي، علما بأن إدارات وهيئات البريد غدت تشارك في تحديد جداول الرحلات والخطوط التي تنتهجها السفن البخارية الناقلة للبريد، وسرعة إبحار هذه السفن (التي كانت تَنقُلُ على متنها عند الضرورة سلعا وركابا أيضا)[14].

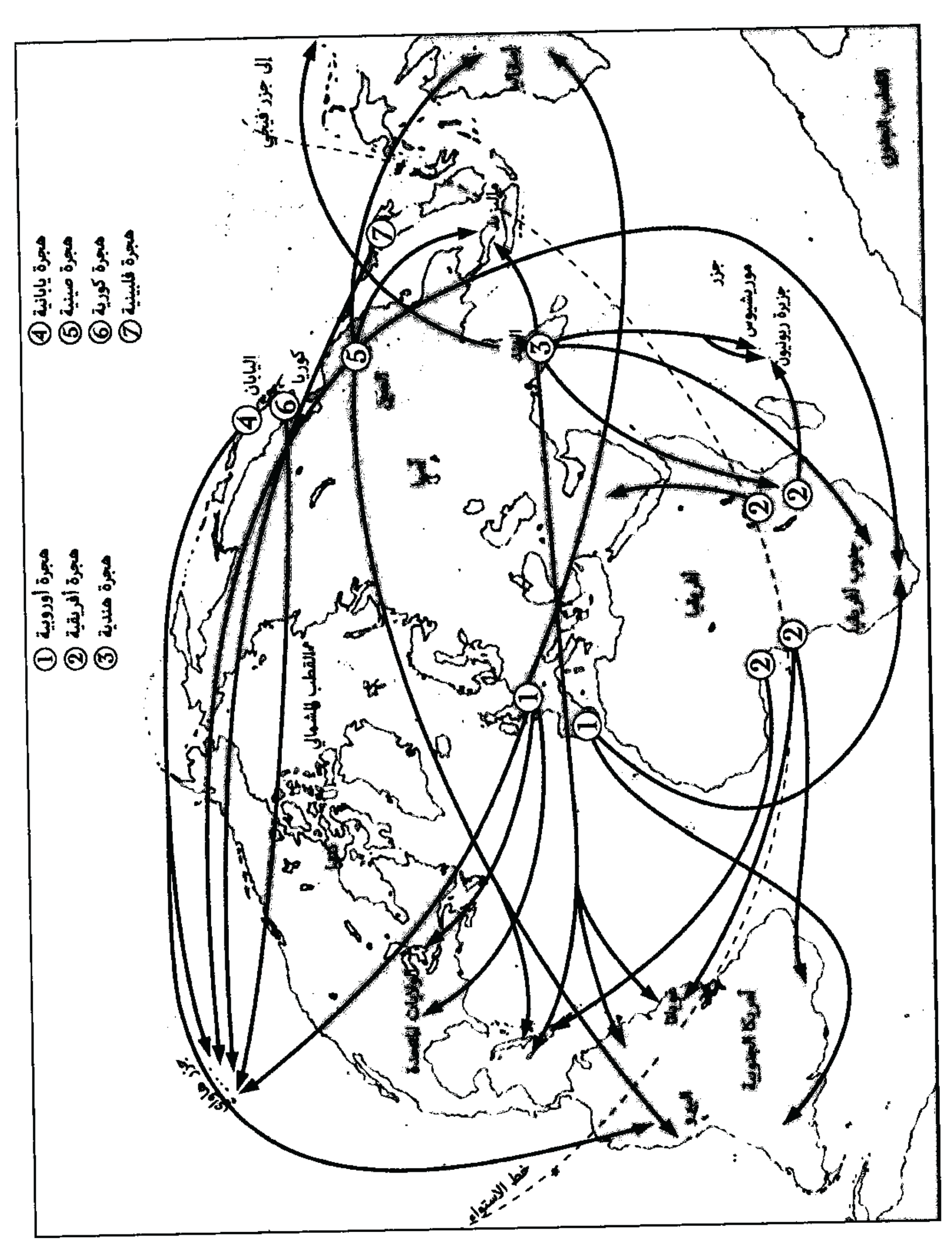
3- الهجرة والاستغلال

ربطت التحولات التي طرأت على سرعة تحرك السفن البحارَ بنحو لم يكن له مثيل في سابق الزمن، وساهمت في إطلاق العنان لنزوح السكان من ديارهم على مستوى العالم أجمع. وأخذت جماهير غفيرة من جميع أنحاء العالم تستقل السفن مهاجرة من أوطانها إما طواعيةً وإما مكرهةً، على أمل العثور على ظروف حياتية أفضل أو فرص عمل جديدة. فابتداء من العام 1850 نزح عبر المحيط الأطلسي نحو 55 مليون أوروبي، علما أن الأغلبية العظمى منهم هاجرت إلى الولايات المتحدة الأمريكية، وأن نحو 13 مليونا هاجروا إلى أمريكا الجنوبية[15]. وخلال الفترة الواقعة بين العامين 1880 و1930 هاجر سنويا نحو أربعة ملايين أوروبي إلى الأرجنتين والبرازيل؛ علما أن مئات الآلاف منهم استقروا في كوبا أو في أوروغواي أو في تشيلي[16]. وجاء أغلب المهاجرين من جنوب أوروبا. كما هاجر مواطنون ألمان يتحدرون من إقليم الهوندسروك (Hunsrück) أو من إقليم بوميرن (Pommern)، بهدف الاستيطان في جنوب البرازيل. ولا تفوتنا هنا الإشارة إلى المهاجرين اليهود الذين فروا من ديارهم تخلصا من الملاحقة والتمييز العنصري اللذين تعرضوا لهما في أوروبا، وإلى المهاجرين من رعايا الدولة العثمانية الذين دُرج في أمريكا الجنوبية، على تسميتهم turcos، أي «تُرْكِيّ». وجاءت نسبة معتبرة من الصينيين والإيطاليين إلى الأرجنتين لمزاولة العمل الموسمي. وعلى رغم أن جزءا ليس بالقليل من الأوروبيين قد عاد إلى وطنه الأم في السنوات التالية، فإن انتقالهم إلى بلدان الهجرة، كان قد ساهم في نمو المدن في أمريكا الجنوبية التي ظلت على ارتباط متين بأوطانهم الأم - بالبرتغال وإسبانيا وصقلية أو نابولي، على سبيل المثال وليس حصرا. وكانت التحويلات النقدية من الأرجنتين إلى أوروبا تعادل نحو نصف قيمة اللحوم التي صدرتها الأرجنتين وقتئذ. وعلاوة على الأوروبيين العائدين إلى أوطانهم الأم شُنّت حملة تهدف إلى حمل أصحاب البشرة

السوداء - المستعبَدين سابقا - على العودة إلى أفريقيا، والاستقرار في مستوطنات من قبيل مونروفيا (Monrovia) [عاصمة ليبيريا الحالية] مثلا. ولتأمين نجاح هذا المشروع استُميلت هذه الأقوام بآمال عريضة وطموحات كبيرة. على صعيد آخر وعقب اندلاع ثورة في إقليم باهيا أبعدت السلطات البرازيلية إلى أفريقيا، في العام 1835، أعدادا غفيرة من مستعبَدين سابقين. ولم يمض زمن طويل حتى شكّل هؤلاء تكتلات وطوائف، صارت تُعرف بالجمعيات «البرازيلية»[17].

وكان إصدار بريطانيا في العام 1807 قانونا يُلغي المتاجرة بالمستعبدين (Slave Trade Act) بمنزلة إيذان بتدفق جموع من مهاجرين من نوع جديد. فلسد الحاجة إلى الأيدي العاملة في المزارع الكبيرة (Plantagenwirtschaft)، المتخصصة في زراعة قصب السكر والبن والشاي والقطن، ولإشباع الطلب الكبير على الأيدي العاملة في المناجم وفي مشروعات تشييد السكك الحديد، عُمد إلى إغراء أفراد، في الهند والصين، للعمل باليومية [عمال مياومة]، ليبيعوا قوة عملهم بلا عقد رسمي (Kulis, Coolies)، ليُحشروا في مراكب تنقلهم عبر البحار إلى أقاصي العالم، إلى المحيط الهادئ بالدرجة الأولى، أي إلى تلك المناطق من العالم حيث باتوا يتعرضون فيها لما تعرض له سابقا المستعبَدون المرحلون عبر المحيط الأطلسي: معدلات وفيات لا تقل عن 25 في المائة. وعلى الرغم من أن الـ Kulis – لاحظ أن هذا اللقب مشتق من اللغة الهندية، ويعني وفق أغلب التكهنات الحمال أو العتال – كانوا نظريا أحرارا، وكانوا يحصلون على أجر ثابت، غير أن وضعهم الشخصي لم يكن يختلف كثيرا عن الوضع الذي خيم على المستعبَدين بشكل رسمي. وفيما رجع البعض من هؤلاء «الحمالين أو العتالين» إلى ديارهم الأصلية في السنوات التالية، انتقل البعض الآخر منهم، بنجاح ملحوظ، إلى البلدان الراغبة في استقطاب مزيد من الأيدي العاملة. وغني عن البيان أن هؤلاء العمال قد حثوا عمالا آخرين على النزوح من أوطانهم والهجرة إلى الأقاليم المحتاجة إلى أيدٍ عاملة زهيدة الثمن.

ولا يشط المرء إذا أكد أن عالم المحيط الهندي اعتاد، في كل حقب التاريخ، ليس هجرةَ التجار والعمال المأجورين فقط، بل وجودَ العبودية أيضا في العديد من أقاليمه. وفيما كانت هذه الظواهر تتكرر باستمرار، وفيما درج التجار المتحدرون



الخريطة (18): هجرة عالمية الأبعاد

من كُجرات على السفر إلى زنجبار، سعى البريطانيون إلى فرض نظام السخرة، أي نظام العمل الإجباري (indentured labour)، على المستضعفين والمسحوقين. وفي بادئ الأمر رحّل البريطانيون 1500 سجين هندي إلى موريشيوس للعمل هناك بالسخرة في مزارع قصب السكر الكبيرة. ثم رحّل البريطانيون عمالة السخرة

المتحدرة من البنغال ومن ساحل كوروماندیل [الهندي] إلى موريشيوس وجنوب أفريقيا وسيلان وبورما وماليزيا. وبعد إلغاء فرنسا نظام العبودية في العام 1848 نُقِل «الحمالون والعتالون» إلى جزيرة ريونيون (Réunion)؛ وبعد مضي فترة من الزمن جُنِّدت جموع من العمال لتشييد سكك الحديد في أوغندا. وفي أغلب الأحيان كانت العقود تسري مدة تتراوح بين 3 و5 أعوام؛ ولكن، بعد مراعاة إمكانية ضم النساء إلى قوى العمل، أخذ «الحمالون والعتالون»، الـ Kulis، يكيفون أنفسهم على الاستيطان بنحو دائم. وهكذا من بين 450 ألف كادح هندي التزموا بالعمل بالسخرة (Kulis) في موريشيوس ما بين العامين 1834 و1910، عاد نحو الثلث منهم إلى الهند موطنهم الأصلي. وقد نتجت عن ذلك تحولات جذرية في الهيكل السكاني لموريشيوس من سبعينيات القرن التاسع عشر، بحيث شكّل الهنود أكبر مجموعة عرقية في هذه الجزيرة.

وبالإضافة إلى العمالة المرتبطة بعقود طويلة المدى، عمل ملايين الهنود، بنحو موسمي، في مزارع البن والشاي الكبيرة المنتشرة في سيلان، وفي زراعة الأرز في بورما، أو في مزارع قصب السكر في ناتال. غير أنه بين هؤلاء المسحوقين كان هناك مثقفون هنود أيضا، مثل موهانداس [المهاتما] غاندي، المحامي الشاب، الذي ذهب إلى جنوب أفريقيا أملا في الحصول على وظيفة رفيعة[18].

وكانت الجماعة الثانية في قائمة العمالة المهاجرة من أصول صينية، عمالا سبق لهم أن عملوا في جنوب شرقي آسيا وفي الكاريبي وفي الأمريكتين الشمالية والجنوبية أيضا. وبالنسبة إلى التجار الصينيين أيضا شكّل جنوب شرقي آسيا بلاد الشتات، بلاد المهجر، وأسسوا في أقاليم من قبيل الهند الهولندية مزارعَ صينيةً كبيرة يعمل فيها بالسخرة كادحون مستعبَدون. علاوة على هذا كدح عمال صينيون في استخراج القصدير من مناجم ماليزيا وفي مزارع الأفيون في جاوة (Java).

وكانت موانئ سنغافورة وهونغ كونغ هي المراكز الرئيسة التي تجمع فيها «الحمالون والعتالون» والعمالة المهاجرة. فسنغافورة، المستعمَرة البريطانية، التي تطورت من ميناء متواضع، لم تكن له أهمية كبيرة حتى العام 1870، ارتقت إلى مدينة كبرى يسكنها نحو 100 ألف نسمة؛ وتحولت إلى مركز يجذب تجارا صينيين ورجال أعمال أوروبيين، وملاحين وأصحاب مراكب

وعمالا جوالين يبحثون عن فرص للعمل. وتحدر هؤلاء العمال الجوالون من فوجيان وغوانغدونغ وتايوان وهاينان (Hainan) ومن كانتون أيضا. وارتبط هؤلاء العمال بعقود تلزمهم بالعمل حتى تسديد السلف المؤقتة التي حصلوا عليها لدفع أجرة السفينة التي نقلتهم من ديارهم إلى مكان عملهم، أي كانوا ملزمين بتسديد ما كان يُسمى Credit-ticket System. ومثل السماسرة الذين رتبوا المتاجرة بالحمالين والعتالين حققت هونغ كونغ أيضا أرباحا طائلة من المتاجرة بهؤلاء المسحوقين. وابتداء من العام 1870 استحوذت سنغافورة على مكان الصدارة في المتاجرة بالكادحين، وباتت أهم «ميناء هجرة» إلى أستراليا ونيوزيلندا وأمريكا الشمالية بنحو مخصوص.

وشجع البريطانيون هجرة الكادحين الصينيين إلى ربوع العالم المختلفة. وهذا أمر ليس بالغريب إذا ما أخذنا في الاعتبار أن البريطانيين نقلوا، في وقت مبكر من العام 1806، نحو 200 صيني إلى الكاريبي وإلى ترينيداد (Trinidad) على وجه التعيين. من ناحية أخرى كانت كوبا، الجزيرة التي عاشت مزارعها الكبيرة المخصصة لإنتاج قصب السكر والبن ازدهارا كبيرا في القرن التاسع عشر، قد أرسلت سفنا إلى شيامن (Xiamen, Amoy) في الصين مكلفة خصيصا بإغراء كادحين صينيين للعمل في المزارع الكوبية. وبعد رحلة بحرية استغرقت 131 يوما وصلت السفن إلى سواحل كوبا في الثالث من يونيو في العام 1847، وعلى متونها 206 عمال صينيين. وفي سياق هذه الرحلة لقي ستة صينيين حتفهم، وتوفي سبعة منهم بعد فترة قصيرة من وصولهم إلى أراضي كوبا. ومن ثم تصاعد في كوبا استيراد «الحمالين والعتالين»، أي بسطاء الكادحين (Kulis, Coolies) - في أغلب الأحيان من ماكاو - إذ كان عددهم قد بلغ حتى العام 1874 نحو 125 ألف فرد. ونُقل نحو 95 ألف صيني آخرين إلى بيرو (Peru) للعمل في جزيرة تشينتشا (Chincha)، في ظل ظروف غير إنسانية حقا وحقيقة، إذ كانوا مكلفين في هذه الجزيرة بجمع ذُراق الطائر(*)، وذلك لأهمية الذراق بوصفه سمادا طبيعيا. وبسبب شروط العمل غير الصحية هلك في بيرو أكثر من ثلثي العاملين في هذا المجال، واندلع العديد من

(*) أي فضلات الطيور الغنية بالنتروجين والبوتاسيوم والفوسفات. [المترجم].

عمليات التمرد والعصيان ضد وكالات التوظيف والمسؤولين عنها من الصينيين والأجانب، وضد عملاء هذه الوكالات المنتشرين في الموانئ والسفن والموجودين في أماكن تجمع بسطاء العمال[19].

وفي بادئ الأمر نُقل المهاجرون الصينيون إلى أستراليا وكندا وإلى الولايات المتحدة على متون سفن شراعية. أما في الأزمنة التالية، أي ابتداء من ستينيات القرن التاسع عشر على وجه التعيين، فقد تغيرت سبل النقل بنحو جذري، إذ نُقل هؤلاء المهاجرون ليس على متن «بواخر بريد نيوزيلندا وأستراليا الملكي» (New Zealand and Australia Royal Mail) فقط، بل على متن «بواخر شركة بريد المحيط الهادئ» (Pacific Mail Steaship Company) أيضا، أي على متن بواخر كانت تتنقل أسبوعيا بين سان فرانسيسكو واليابان والصين. وكان عدد الصينيين أكبر من عدد سائر الجماعات الأخرى المسافرة على متن هذه البواخر، بمن في ذلك الطاقم العامل في هذه البواخر[20]. وكانت الهجرة طوعية بنحو أو آخر، وكانت تحدث على نسق الأسلوب المذكور سابقا: نظام السُلف المؤقتة (Credit-ticket System). ودرج أوائل العمال الصينيين المهاجرين إلى شمال أمريكا على ممارسة الأعمال الشاقة في استخراج ذهب كاليفورنيا. وابتداء من العام 1863 أخذوا يكدحون في تشييد سكك حديد وسط المحيط الهادئ (Central Pachfic Railroad)، واستُخدِموا في سبعينيات القرن التاسع عشر في تشييد السدود الضرورية لتأمين دلتا نهر ساكرامنتو-سان خواكين(Sacramento-San Joaquin)[21].

ولأن الأغلبية العظمى من هؤلاء العمال كانوا من الرجال فلم يدم الأمر طويلا حتى انتشرت المتاجرة بالنساء بين الصين وكاليفورنيا. ومثالا على هذه المتاجرة نود الاستشهاد بالمصير الذي آلت إليه ييب مون تشون (Yip Mun Chun)، هذه الفتاة التي باعها والداها في سوق النخاسة في غوانزو (Guangzhou) وهي في عمر ما كان يزيد على 14 عاما. وهكذا نُقلت أولا إلى هونغ كونغ ثم إلى سان فرانسيسكو، لتمتهن الدعارة هناك بشكل منتظم. وبعد ردح من الزمن عملت في مجال الدعارة مع شريك صيني، لكن هذا الشريك تخلى عنها بعدما استنزف كل مدخراتها. وبِحيرةٍ كبيرةٍ ويأسٍ من الحياة عادت أدراجها إلى حيث أتت، إلى هونغ كونغ، لتعمل بالمهنة التي اعتادتها في



الصورة (9): حمالون وعتالون في ميناء سنغافورة جادت بها ريشة تشارلز دايس في العام 1842

سان فرانسيسكو. ثم بعدما تنقلت بين مختلف بيوت الدعارة آثرت أن تدير بيت دعارة تعود ملكيته إليها وحدها[22].

وكانت المعاملة الفظة غير الإنسانية التي تعرض لها «الحمالون والعتالون» (Coolies) على متن السفن الأمريكية قد أفضت في العام 1862 إلى حظر المتاجرة ببني البشر بنحو رسمي. ومن طريف ما يُذكر بشأن هذا الحظر أن القنصل الأمريكي في هونغ كونغ كان ملزما بإصدار وثيقة تشهد على أن الكادح [الصيني] غادر البلاد بمحض إرادته. ولما كان القناصل قد درجوا على إصدار وثائق من هذا القبيل بلا مراجعة وتدقيق، ومن غير التثبت مما إذا كان الكادح قد هاجر طواعية فعلا، فقد استمرت الهجرة - والهجرة الإجبارية التي كانت تتعرض لها النساء أيضا - بلا قيود ذات شأن، ومن دون تراجع ملحوظ. ولم يدم الأمر طويلا حتى تعالت في الولايات المتحدة أصوات تندد بهجرة الجماهير الأجنبية، محذرةً من تصاعد شعور المواطن الأمريكي بـ «الاغتراب» في وطنه. وبنحو أو آخر أسفر هذا الشعور عن اندلاع اضطرابات تطالب الساسة بالتدخل لحل هذه المعضلة. وللوهلة الأولى حاول أصحاب الشأن الحد من هجرة الصينيين من خلال فرض ضرائب على العمالة الصينية، على أمل أن يُفقد هذا الإجراء العملَ في الولايات المتحدة الكثير من مزاياه الإيجابية. على صعيد آخر نفذ المسؤولون فيما بعد إجراءً أكثر صرامة، ففي العام 1882 سُنَّ

«قانون استبعاد الصينيين» (Chinese Exlusion Act) القاضي بضرورة خفض أعداد المهاجرين الصينيين من 30 ألف فرد في العام الواحد إلى 105 مهاجرين فقط. وفي العام 1902 حُظرت الهجرة الصينية كلية. وطالب بعض المعارضين للهجرة بتطبيق هذه الإجراءات العنصرية على المواطنين اليابانيين أيضا، بيد أن الرئيس ثيودور روزفلت (Theodore Roosvelt) نجح في نهاية المطاف في الحيلولة دون تطبيق «قانون استبعاد الصينيين» على المواطنين اليابانيين أيضا، إذ إنه استطاع إقناع السلطات اليابانية بضرورة أن تضع، هي نفسها، العراقيل الضرورية للحد من هجرة اليابانيين إلى الولايات المتحدة. وكيفما اتفق ففي العام 1924 حُظرت الهجرة الآسيوية إلى أمريكا كلية، ووُضعت حدود قصوى لهجرة الأوروبيين تقضي بألا تزيد أعداد المهاجرين الأوروبيين على 2 في المائة من نسبة القومية الواحدة المقيمة، أصلا، في الولايات المتحدة الأمريكية.

وفي أستراليا ونيوزيلندا أيضا تصاعدت مشاعر القلق من المهاجرين بنحو دفع المسؤولين خلال العامين 1899 و1901 إلى وضع قيود على تدفق المهاجرين الآسيويين[23]. وتجدر الإشارة إلى أن المعادين للهجرة لم يجدوا غَضَاضَة أو مشكلة في وصول المهاجرين المتحدرين من ميلانيسيا (Melanesien). وتفسير ذلك هو أن هؤلاء المهاجرين كان مكتوبا عليهم أن يكدحوا وفق نظام السخرة في مزارع القطن وقصب السكر ومزارع الأناناس. وبالإضافة إلى عقود الكادحين المحدد أجلها بثلاث سنوات كانت هناك أيضا عمليات اختطاف لبني البشر - أي ما يسمى بلاكبيردينغ (Blackbirding) - إذ كان رؤساء القبائل المحلية يغيرون على الجزر المجاورة لأسر ما يقع في أيديهم من مواطني تلك الجزر. وكان ربابنة السفن البريطانيون يساهمون في عملية الاختطاف هذه [طمعا في كسب الأموال]. وعلى رغم أن البرلمان البريطاني قد أقر في إطار «قانون حماية سكان جزر المحيط الهادئ» (Pacific Islanders Protecion Act)، العائد إلى العام 1872، بضرورة تقييد استقدام العمالة [الأجنبية]، فإن الملاحَظ هو أنه مُضي قدما - على الرغم من هذا القانون - في استقدام «الحمالين والعتالين» (Coolies) المتحدرين من جزر المحيط الهادئ وإكراههم على العمل في مزارع ولاية كوينزلاند (Queensland) واستغلالهم على أبشع الصور في أعمال السخرة. وازداد نظام المزارع الكبيرة اتساعا، فشاع حتى في

جزر المحيط الأطلسي أيضا. من هنا لا غرو أن نرى ملك فيجي كاكوباو (Cakobau) وملك هاواي كاميهاميها الثالث (Kamehameha III) يستدينان رؤوس أموال أجنبية لتمويل هذه المزارع الكبيرة[24].

وكان نجاح هذه المزارع يتوقف على هجرة الأجانب بنحو متواصل وبأسلوب منتظم. وفيما حملت إغراءات ذهب كاليفورنيا آلافا من مواطني هاواي على الهجرة إلى كاليفورنيا؛ إذ هاجر بين العامين 1870 و1930 نحو 46 ألف صيني و20 ألف برتغالي و180 ألف ياباني و8 آلاف كوري و5600 من رعايا بورتوريكو و126 ألف فلبيني، علما أن الأغلبية العظمى من هؤلاء المهاجرين عملوا في مزارع هاواي الكبيرة. وللوقوف على مقدار الغبن والاستغلال الذي تعرض له هؤلاء المسحوقون تكفي الإشارة إلى أن العادة قد جرت على أن إنزال العقوبات الجماعية على مَن يعترض. فلو أضرب عن العمل أبناءُ عرق معين، لنقل، مثلا وليس حصرا، لو أضرب بعض الكادحين اليابانيين عن العمل في هذه المزرعة أو تلك، فإن ملاك المزارع لم يتوانوا في طرد سائر اليابانيين، والاستعاضة عنهم بعمال يتحدرون من الفلبين مثلا. وكيفما اتفق فإن العديد من هؤلاء المهاجرين رجعوا إلى حيث أتوا، وذلك انتظارا للفرصة المناسبة للهجرة إلى هدفهم الأول والأخير: إلى أمريكا[25].

4- المراكب الشراعية وشباك الصيد

في الثالث والعشرين من مارس في العام 1870 تحدثت صحيفة Gloucester Telegraph الصادرة في بورتسموث، ولاية نيو هامبشير(*)، عن كميات السمك التي اصطادها الصيادون المحليون الذين عادوا إلى ميناء بورتسموث، في الشتاء السابق للتاريخ المذكور، بعشرة مراكب تحمل على متنها ما يزيد على مليون طن من سمك القد (Kabeljau). ويواصل المحرر حديثه قائلا إن وسيلة الصيد كانت تتكون من مجموعة شباك يبلغ إجمالي طولها 36 ميلا ومزودة بست وتسعين ألف مشبك. غير أن النجاح المتحقق في ميناء بورتسموث يُخفي في حقيقة الأمر تراجع صيد سمك القد في أماكن أخرى، مثلا في خليج مين

(*) الواقعة بمنطقة في نيو إنغلاند في شمال شرقي الولايات المتحدة. [المترجم].

(Maine) الأمريكي أو في مقاطعة نوفا سكوشا الكندية (Nova Scotia)، حيث درج الصيادون المحليون على صيد الأسماك جنبا إلى جنب مع سماكين يتحدرون من نيو إنغلاند، أو مع صيادي أسماك فرنسيين. وعُزي تراجع الثروة السمكية واستنزافها إلى عمليات الصيد البحري الكبيرة التي كانت تنفذها سفن الصيد الفرنسية المتميزة بأنها مجهزة بشِباك صيد ضخمة [26]. ولا بد من الإشارة إلى أن المسؤولين عن هذا المجال الحيوي لاحظوا أن المشكل القائم هو ذو طبيعة مزدوجة، وأن له آثارا اقتصادية وبيئية، وأن تعاظمه يعود - أولا وأخيرا – إلى استخدام الأساليب التكنولوجية الحديثة. وأطلق البعض على هذه التحولات مصطلح «ثورة في أساليب الصيد البحري».

وخلافا لما قد يعتقده البعض منا فإن التحول الذي طرأ على صيد السمك لا علاقة له باستخدام التكنولوجيا البخارية، وخير دليل على ذلك هو أن صيد السمك في المحيط الأطلسي استمر يعتمد على السفن الشراعية في المقام الأول، وعلى الزوارق الصغيرة المرافقة لهذه السفن، وعلى المجاديف التي كانت تحرك هذه الزوارق الصغيرة. بيد أن التطورات في مجال هندسة السفن أسفرت عن إنتاج مراكب شراعية أكبر سعة وأكثر سرعة من المراكب، مثل «السكونة» (Schoner)، أو ومراكب القناصة (Sharpshooter)، وهي مراكب شراعية ذات صاريتين أو أكثر قدرة على الإبحار في الاتجاه المعاكس لهبوب الرياح.

كما ازدادت نسبة الشباك المنتجة آليا [المنتجة باستخدام الآلات والماكينات]، الأمر الذي أدى بدوره إلى إنتاج شباك أكثر جودة لا تتيح للكثير من الأسماك فرصا للنفاذ من قبضتها. وبسبب هذه الشباك التي تجرها السفن من خلفها أصبح بالإمكان صيد الأسماك في أعماق البحر، مما شكل تهديدا كبيرا للثروة السمكية. إذ إنه علاوة على صيد الأسماك التقليدية، مثل سمك القد والإسقمري (Makrele)، توسع صيد السمك إلى أنواع أخرى صالحة للأكل، من قبيل سمك الهلبوت (Heilbutt) وسمكة السيف (Schwertfisch)، وسمك السردين على وجه الخصوص. كما وصل صيد سرطان البحر إلى مستويات لم تكن مسبوقة قط فيما مضى من الزمن. وقد أدى ذلك إلى ازدياد الحاجة إلى الطُعوم والأصداف وإلى سمك الرنجة والفلاوندر (Flundern) [المسمى أحيانا هلبوت زائف].

وواكبت ثورة تطور أساليب الصيد البحري صيغ تسويق متطورة. حيث بدأت السفن تحميل الثلج بغية الحفاظ على صلاحية الأسماك إلى حين وصولها إلى الموانئ المستهدفة ونقلها بالسكك الحديد إلى الأسواق المختلفة. وهكذا فإن السمك الذي لم يكن في المستطاع المحافظة على جودته من خلال الملح، ومن ثم كان لزاما بيعه طازجا في الموانئ فقط، بل أصبح في المستطاع نقله إلى المدن الكبرى في الولايات المتحدة. علاوة على هذا ظهرت في الساحة شركات متخصصة في تسويق السمك[27]. وارتفع الطلب في نيويورك على سبيل المثال بنحو متواصل وأسفر، كما حدث في السنوات التي تراجع فيها صيد الأسماك عامة وسمك الإسقمري على وجه التعيين خلال العامين 1885 و1886، عن ارتفاع أسعار السمك إلى مستويات غير مسبوقة. وعلى خلفية هذا التطور استُورِد من أيرلندا - لأول مرة في التاريخ - كميات كبيرة من السمك الإسقمري، حيث كان هذا الصنف من السمك يُباع بأسعار زهيدة نسبيا. كما استُورِد سمك الإسقمري من جنوب أفريقيا، أيضا، وما لبث أن صار من أهم الأسماك المستوردة في أمريكا[28].

وبسبب سفن الصيد في أعالي البحار وشبكات الصيد التي تسحبها هذه السفن خلفها استطاع البريطانيون توسيع دائرة نشاطاتهم باستمرار، والصيد في بحر الشمال وفي الأطلسي، وذلك لسد حاجة السكان المتزايدة إلى الأسماك، خاصة مع التزايد المستمر لعدد سكان بريطانيا وقتئذ. وفي مطلع القرن العشرين، وبسبب الدعم الحكومي الذي حصلت عليه أساطيل الصيد البحري المحلية، كان السمك المعروض في أسواق الولايات المتحدة متكدسا في كل مكان، ويفي بحاجة كل أرجاء البلاد. وعلاوة على الدعم المالي أنعشت الدولة الصيد البحري في ألاسكا، وشجعت على تربية أنواع جديدة من الأسماك في مياه المحيط الهادئ. فعلى سبيل المثال نُقل سرطان البحر الحامل للبيض - بواسطة السكك الحديد - من ساحل الأطلسي إلى إقليم سياتل، وذلك لترك البويضات تنمو في المسطحات المائية المحلية. بالإضافة إلى ذلك انتقل صائدو سمك الهلبوت – بعدما استُنزِف الرصيد الموجود منه في الأطلسي - إلى بوجت ساوند (Puget Sound)(*)، وإلى

(*) اللسان البحري على طول الساحل الشمالي من ولاية واشنطن. [المترجم].

الساحل الغربي من الولايات المتحدة الأمريكية[29]. وبالتزامن مع تلك الأحداث، استمر الروس واليابانيون في ممارسة صيد الحيتان في المحيط الهادئ[30].

وخلافا لما كان دارجا في أوروبا وأمريكا الشمالية، وإذا ما تجاهلنا أهمية الأرز، شكّل السمك وجبة الطعام الرئيسة في شرقي وجنوب شرقي آسيا. ففي جنوب شرقي آسيا بنحو مخصوص كان السكان يستهلكون المنتجات البحرية في غدائهم اليومي. وكان السمك يُستهلك وفق أساليب متعددة: ففيما دأب سكان الساحل على أكل الطازج من السمك، اعتادت أغلبية السكان على تناول السمك المجفف بالملح، وذلك لأن المناخ هناك استوائي وذو رطوبة عالية ويسبب بالتالي تلف السمك خلال برهة قصيرة من الزمن. وفي أغلب الأحيان كان السمك يُجفَّف بواسطة تركه فترة من الزمن تحت أشعة الشمس. بالإضافة إلى هذا كله تناول السكان أنواعا مختلفة من العجائن ومرق السمك وما سوى ذلك من مرق مُنتَج من كائنات بحرية. من ناحية أخرى وفيما اعتُبر أن لسمك البطرخ (Fischrogen) - ولسمك البرمون (Barramundi) أيضا - مذاقا فاخرا، شاع اعتقاد في الصين، وفي أوروبا أيضا، أن هذه الأسماك من أساسيات العلاج الطبي. أضف إلى هذا أن الطلب على زعانف سمك الهلبوت كان كبيرا جدا، وذلك لأنه دُرج على استخدام زيته للإنارة. وفيما درج الصينيون على أن ينسبوا إلى قضيب التمساح قوة جنسية خارقة، كان فرس البحر يحظى بتقدير سكان جزر الملوك، وذلك لأنهم كانوا يستخدمونه باعتباره طلسما. وعلى الرغم من أن العنبر ما هو في الواقع سوى فضلات تُستخرج من الجهاز الهضمي لحوت العنبر، فإن هذه الفضلات استُخدمت في أوروبا في إنتاج أغلى أنواع العطور، وفي آسيا مادةً طبيةً عظيمة النفع. أما السلاحف فإنها كانت كبيرة النفع بالنسبة إلى أبناء تلك العصور: فلحمها وبيضها كانا ذا مذاق جيد، ودرقتها كانت مهيأة لأن ينتج المرء منها مجوهرات ومختلف أدوات الزينة. وأخيرا وليس آخرا كان المرجان ولؤلؤ صدفات البحر أثمن ما كان في مستطاع المرء، وقتذاك، أن يستخرجه من البحر[31].

إن الانتفاع بالثروة السمكية الكامنة في المحيط الهندي وفي بحر جنوب وشرقي الصين لم يطرأ عليه تغير ذو بال خلال قرون كثيرة من الزمن. وفي منتصف القرن

التاسع عشر طرأ تحول ملحوظ في حيز ضيق من البحر، وكان هذا التحول على أشده في المسطحات المائية التي عاشت على ضفافها الأغلبية العظمى من السكان، وفي تلك المناطق أيضا التي كانت تؤوي كائنات بحرية ثمينة. لقد كان السمك موجودا بوفرة، ومن ثم لم تكن هناك ضرورة تحتم نقله على مدى مسافات طويلة. أضف إلى هذا أن النظام البيئي لم يكن ثمة خطر يتهدده. غير أن الوضع طرأ عليه شيء من التغير ابتداء من العام 1900، حيث اتسعت دائرة التسوق بنحو ملحوظ، فبسبب الاهتداء إلى إمكانية استخدام الثلج للمحافظة على جودة السمك صار في المستطاع نقل السمك من كوالالمبور (Kuala Lumpur) إلى سلانغور (Selangor) وملقا في ماليزيا. كما أضحى في الإمكان استخدام السفن البخارية لنقل الأملاح الضرورية للمحافظة على جودة الأسماك، عبر مسافات بعيدة، وحيث توجد هذه الأسماك بوفرة. وتولت المؤسسات التجارية الصينية تصدير السمك المجفف والبولاكان (Belacan)(*) المجفف من سنغافورة إلى جنوب شرقي آسيا. بيد أن تطور الصناعة في اليابان كان هو العامل الأهم في سياق ما نحن في صدد الحديث عنه. فاهتمام اليابانيين بترسيخ الصناعة في بلادهم أسفر عن ارتفاع الطلب اللازم لسد حاجة المدن التي بات عدد سكانها عامة، وعدد العاملين في القطاع الصناعي أيضا، يزيد باستمرار. وهكذا دأبت الحكومة اليابانية على تخصيص دعم مالي مهم بهدف إنعاش صيد الأسماك في السواحل الوطنية وفي جنوب شرقي آسيا وجنوب المحيط الهادئ. وتعزيزا لعمليات الصيد هذه امتلكت اليابان سفن استطلاع واستكشاف مكلفة بتقديم معلومات عن خصائص الثروة السمكية الموجودة في أقاليم لم تُكتَشف بعد بنحو كامل، واستحدثت مدارسَ ومعاهدَ لتدريس متطلبات الصيد البحري. وفي المقابل لم ينشط صائدو السمك اليابانيون في مانيلا وسنغافورة فقط، بل في ماليزيا والهند الهولندية وفي سيام أيضا. أضف إلى هذا أن شركات اللؤلؤ كانت تتعاقد مع غواصين يابانيين بالدرجة الأولى.

وتوحي الوقائع الموثقة أن استهلاك السمك في جنوب شرقي آسيا لم يطرأ عليه تغير يُذكَر حتى الزمن السابق على ثلاثينيات القرن العشرين. إن كل ما في

(*) البولاكان (Belacan): أكلة ماليزية شعبية تتكون من هريسة السلطعون أو الروبيان. [المترجم].

الأمر هو أن صيد السمك قد تحول صوب خليج تايلاند أو إلى مضيق ملقا، وأن السماكين اليابانيين قد نجحوا، فعلا، في زيادة كميات السمك الذي كانوا يغنمونه في المسطحات المائية الفلبينية. بيد أنه من الملاحظ أن مستويَي الطلب والأسعار قد حافظا على استقرارهما فترة طويلة من الزمن.

وملخص الكلام هو أننا نرى هنا محاولات أولية لاستحداث صناعة متخصصة بصيد السمك، ومؤشرات على ظاهرة استنزاف الثروة السمكية في المحيط الأطلسي. إن هذه الظاهرة لم تصبح حقيقة ملموسة إلا بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية، وتوجه الصيد البحري نحو أعالي البحار، وما واكبه من استخدام لشبكات صيد تسحبها أساطيل الصيد البحري خلفها[32].

5- الصراع على الهيمنة البحرية

إن انتصار بريطانيا العظمى على نابليون في معركة الطرف الأغر (Trafalgar) في العام 1805 كان إيذانا بهيمنتها على بحار ومحيطات العالم. فبعد الاستيلاء على المستعمرات الهولندية (جنوب أفريقيا وسيلان وملقا) في المحيط الهندي أضحى هذا المحيط بحيرة بريطانية (Britsh Lake).

وكانت لدى بريطانيا هناك سلسلة موانئ وقواعد عسكرية كانت تتوسع بلا انقطاع ومزودة بوحدات قتالية تتكون من جنود هنود دربهم الإنجليز (Sepoys)[33]. وعلاوة على المراكز القديمة كلكتا وبومباي ومدراس انضمت لاحقا إلى قائمة القواعد البريطانية كل من كيب تاون وموريشيوس وكولومبو، ومن ثم ديربان (Durban) في جنوب أفريقيا، وعدن وكاراتشي وسنغافورة وهونغ كونغ وفريمانتل (Frementel) الأسترالية. ومن خلال الموانئ المزودة بأحدث المعدات والمنشآت، والمربوطة بسكك حديد واسعة، وبسبب قناة السويس، بات في الإمكان ربط المستعمرات بالوطن الأم بنحو أوثق. ولتأمين هذا الطريق البحري، اكتسبت القواعد البريطانية العسكرية المنتشرة في البحر المتوسط – جبل طارق ومالطا - أهمية استراتيجية جديدة. وقد أدى ذلك إلى عسكرة البحار. ولقد سهلت السفن الحربية، العاملة بالقوة البخارية، مهمة البريطانيين في فرض هيمنتهم على بحار العالم[34].

وفي حرب الأفيون التي شنتها بريطانيا ضد الصين بهدف إكراه هذه الأخيرة على فتح أسواقها للمخدرات بنحو دائم، مارست السفن البخارية من قبيل الفرقاطة المسماة HMS Nemesis دورا حاسما في العام 1840 لقدرتها على اجتياز الأنهار والقنوات. أضف إلى هذا أن الأسطول البريطاني كان قد دمّر سفن الحنك الصينية وشكل تهديدا قويا للعاصمة بكين. وعلى خلفية هذه التطورات رأى القيصر - المتحدر من سلالة تشينغ الحاكمة (Quing-Dynastie) - أنه لم يعد لديه خيار آخر غير التوقيع على معاهدة غير متكافئة، تُلغي سيادة الصين على موانئها الوطنية شيامن (Xiamen) وفوزهو (Fuzou) وشانغهاي، وأخيرا وليس آخرا، على ميناء نينغبو (Nongbo). كما فرضت هذه المعاهدة على الصين فتح أبواب هذه الموانئ على مصاريعها للأوروبيين والتنازل للبريطانيين عن سيادتها على هونغ كونغ جملة وتفصيلا.

وبعد عقد من الزمن دخل العميد البحري الأمريكي ماثيو بيري (Matthew C. Perry) طوكيو مصطحبا معه أسطولا حربيا مدججا بالسلاح، وذلك لإكراه اليابانيين على التخلي عن الانعزالية وفتح أسواقهم أمام التجارة الأمريكية. وانطلقت فيما بعد إصلاحات ميجي (Meiji-Restauration) التي جردت أسرة الشوغون من حقها في حكم اليابان، وفرضت على الدوائر الحكومية المضي قدما في تنفيذ إصلاحات استنسخت اليابانُ في سياقها التكنولوجيا الغربية، تحولت على إثرها الدولة الإقطاعية إلى دولة صناعية. وتأسيسا على هذه السياسة الجديدة بدأ بناءُ أسطول بحري حقق في بادئ الأمر، أي بين العامين 1894 و1895م، نصرا مؤزَّرا على الصين أولا وعلى كوريا من بعد. وأثار ارتقاءُ اليابان إلى كونها قوة بحريةً الريبة والفزع في أوروبا. كما سببت التوترات مع روسيا اندلاع الحرب الروسية - اليابانية في العامين 1904 و1905م. وبعد احتلال القوات اليابانية القاعدة البحرية الروسية بورت آرثر (Port Arthur) في مطلع العام 1905م واستسلام مقاتليها، تعرضت روسيا في مايو من العام 1905م لكارثة أخرى، إذ قُضي على الأسطول الروسي الذي كان قد غادر ليبايا (Libau) للدوران حول أفريقيا للدخول إلى مياه المحيط الأطلسي، حيث اشتبك مع الأسطول الياباني في تسوشيما (Tsushima) الذي حطّم كل سفنه. وتعتبر هذه الهزيمة النكراء من العوامل التي أدت إلى اندلاع الثورة الروسية في العام 1905م.

وعلى الرغم من امتلاك بريطانيا أكبر أسطول حربي في العالم، الأسطول المسمى Royal Navy، كان المحيط الهادئ - ومعه الكاريبي وجنوب الأطلسي أيضا - يتحول من يوم إلى آخر إلى منطقة نفوذ أمريكية، تخضع لـ«مبدأ مونرو»(*)، ونتج عنه احتلال الفلبين وغوام وهاواي وبورتوريكو.

وللتدليل على الطموحات الأمريكية الرامية إلى أداء دور القوة العظمى في الأطلسي والمحيط الهادئ يمكننا الاستشهاد بقناة بنما. فبعدما فشل فرديناند دي لسبس (Ferdinand de Lesseps) الديبلوماسي الفرنسي والمهندس المعماري الذي نجح في شق قناة السويس، في تنفيذ مشروع شق قناة بنما في ثمانينيات القرن التاسع عشر بسبب انتشار وباء الحمى الصفراء في مستنقعات بنما، تولت الولايات المتحدة ممثلةً في رئيسها ثيودور روزفلت الشروع ثانية في شق القناة. وبعدما انتهت الولايات المتحدة في العام 1914م من شق القناة أحكمت سيطرتها عليها. وهكذا ظل الأمريكيون هم أصحاب القول الفصل في تقرير مصير هذه القناة حتى العام 1979م[35].

وكان ثيودور روزفلت تلميذا استوعب نظريات أستاذه ألفريد ثاير ماهان (Alfred Thayer Mahan). ففي مؤلفه الموسوم The Influence of Sea Power upon History (1890)، (تأثير القوة البحرية في التاريخ)، تحدث أدميرال البحرية الأمريكية والخبير الجيوستراتيجي المرموق ماهان عن التجارب التي اكتسبها على متن سفن الحصار البحري التابعة للقوات المناهضة للانفصاليين، وعن انبهاره بإنجازات الأسطول البحري البريطاني، وتناول تحليل هذه الموضوعات بأسلوب نظري باهر. فبالنسبة إلى ماهان ارتكزت قوة بريطانيا على امتلاكها خطوطا ملاحية وشبكات تجارية عالمية الأبعاد ومستعمرات وقواعد عسكرية لا تُعد. وبهذا المعنى توافرت لبريطانيا العظمى الهياكل التحتية التي تطمح إليها الأساطيل الحربية[36].

(*) مبدأ أعلنه الرئيس الأمريكي جيمس مونرو في رسالة سلمها للكونغرس الأمريكي في الثاني من ديسمبر 1823م. ونادى هذا المبدأ بضمان استقلال جميع دول نصف الكرة الغربي وحماية هذه الدول من الاضطهاد الذي كانت الدول الاستعمارية الأوروبية تمارسه. كما تضمن البيان حق الشعوب في تقرير مصيرها.

وفي أوائل القرن العشرين ظهر للرئيس الأمريكي ثيودور روزفلت أن الدول الأوروبية لها ما يبرر محاولاتها حماية أرواح مواطنيها وممتلكاتهم أو الديون المستحقة للدول الأوروبية الاستعمارية. كما أشار روزفلت إلى أن الدفاع عن مبدأ مونرو يتطلب من الولايات المتحدة منع هذا التدخل المبرَّر، وذلك عن طريق التدخل بنفسها. وانطلاقا من هذا التقييم أرسلت الولايات المتحدة جيوشها إلى جمهورية الدومينيكان في العام 1905م، وإلى نيكاراغوا في العام 1912م، وإلى هايتي في العام 1915م. [المترجم].

ولم يستوعب القراء البريطانيون فقط مغزى ما تحدث عنه ماهان وإشارته الضمنية إلى صواب ما انتهجوه، بل استوعبته واهتمت به أيضا كل من الأكاديمية العسكرية في اليابان والدوائر المقربة من أميرال البحر ووزير الشؤون البحرية في الإمبراطورية الألمانية ألفريد فون تيربيتز (Alfred von Tirpitz). حيث طمح تيربيتز إلى أن تفضي جهوده إلى بناء أسطول بحري مهيأ للقتال في كل الظروف إلى تمكين ألمانيا من اللحاق بركب التقدم الذي أحرزته الأمم الكبرى في العالم، ومن «أن تتعامل معها الإمبراطوريات الأخرى معاملة الند للند»[37]. وتمثلت الفكرة الرئيسة في أن بناء أسطول بحري يضم 60 سفينة حربية كبرى سيجعل ألمانيا قادرة، من دون شك، على مواجهة بريطانيا عسكريا ودحرها في بحار العالم.

وعلى خلفية ذلك نشبت منافسة شديدة بين القوتين الأوروبيتين، كان من ثمارها تطوير بريطانيا السفينة الحربية المسماة دريدنوت (Dreadnought)(*). ورأى البعض أن بريطانيا قد حققت بذلك سبقا متميزا وأنه لم يعد في الإمكان اللحاق بها. واعتقدت القيادات البريطانية أن التكلفة الباهظة لبناء هذه السفن ستجبر ألمانيا وبقية دول العالم على التخلي عن منافستها في هذا المضمار، والتخلي كلية عن برنامج بناء الدريدنوت. بيد أن النتيجة جاءت على عكس ما توقعه البريطانيون. إذ إنهم لم يأخذوا في الحسبان ردود الفعل الألمانية. فالألمان شمَّروا عن سواعدهم، وشيّدوا أربع سفن أكثر كفاءة من السفن البريطانية سواء من حيث دروعها أو من حيث قوتها النارية وهي السفن المسماة Nassau-Klasse. وفي الوقت ذاته حاول مستشار [أي رئيس وزراء] الإمبراطورية الألمانية برنهارد فون بولوف (B. von Bülow) التفاهم مع البريطانيين وتسوية ما بين البلدين من خلافات[38]. ولكن حينما اتضح أن هذه المحاولات قد باءت بالفشل وأن بريطانيا ماضية قدما في تنفيذ وتصعيد برامج بناء أساطيلها الحربية، تمسَّك ألفريد فون تيربيتز بفكرة أن ألمانيا قادرة على كسب المنافسة في مجال الترسانة الحربية. بيد أن الوقائع التي استُهلت بها الحرب العالمية الأولى بينت بنحو واضح أن ألمانيا إزاء وهم

(*) دريدونت، نوع من البوارج الحربية التي سادت في القرن العشرين. وكان تصميم هذه البارجة الحربية يتميز بخاصيتين ثوريتين هما: مدافع كبيرة ومحركات توربينية غازية. وهي تسير بسرعة 21 عقدة وسُمك درعها 11 بوصة للوقاية من الطوربيد. وفي العام 1914 كانت بريطانيا تمتلك منها 19 سفينة فضلا على 13 سفينة قيد الإنشاء؛ فيما كانت ألمانيا تمتلك 13 سفينة و7 قيد الإنشاء؛ في حين كان لدى الولايات المتحدة 8 سفن؛ ولدى فرنسا 4 سفن؛ أما اليابان فكانت تمتلك 3 سفن. [المترجم].

لا سند ماديا يدعمه: فالأسطول البحري البريطاني أعاق بنجاح خروج سفن الأسطول الألماني من قواعدها، وخاض معركة سكاجيراك (Skagerrak)(*)، هذه المعركة التي لم تحقق للبريطانيين حسما مبينا. من ناحية أخرى وعلى خلفية تصاعد تذمر الرأي العام الأمريكي عقب نجاح طوربيد [ألماني] في تفجير الباخرة المدنية آر إم أس لوسيتينيا (RMS Lusitania)، تعين أيضا وقف حرب الغواصات لاسيما أن هذه الحرب لم تعد تراعي المبادئ الإنسانية ولا حرمة سيادة الدول المحايدة، فالطوربيد القاتل قضى على أرواح 1200 مسافر مدني كانوا على متن السفينة الآتية من أمريكا ومتجهةً إلى أيرلندا. وكانت العودة اليائسة إلى خوض حرب الغواصات مرة ثانية، وبلا قيد أو التزام بحدود معينة وضد السفن التجارية العائدة إلى الولايات المتحدة، قد أسفرت في العام 1917م عن دخول الولايات المتحدة الحرب ضد ألمانيا. وقد كان ذلك من جملة العوامل التي أدت إلى هزيمة الإمبراطورية الألمانية وإلى اندلاع غضب عارم في ألمانيا، تحول في نوفمبر 1918م، إلى ثورة فجّر أوارَها جنودُ البحرية المقيمون في ثكنة مدينة كيل[39].

إن البعد البحري الذي اتخذته الحرب العالمية الأولى تخطى بكثير نوايا الإمبراطورية الألمانية(**). فالقوات البريطانية والفرنسية نقلت بواسطة السفن قوات تتحدر من أفريقيا وآسيا إلى أوروبا. ولعل أشهر مثال على التحولات الجديدة هو محاولة قيادة الأسطول البريطاني الهجومَ على الإمبراطورية العثمانية في موقع قِيل عنه زعما إنه أضعف مكان في جسم هذه الإمبراطورية. فقد نُقلت وحداتٌ كبيرة من القوات الأسترالية والنيوزيلندية إلى مضيق الدردنيل بهدف تمكين السفن الروسية والدول المتحالفة معها من دخول البحر الأسود. بيد أن هذه المحاولة

(*) سكاجيراك (Skagerrak) هو خليج يحيط بالجنوب الغربي للسويد والجنوب الشرقي للنرويج. وتبلغ مساحته 32 ألف كيلومتر مربع. اسمه مشتق من مدينة سكاجين الواقعة في أقصى شمال الدنمارك. وتعود أهميته الاستراتيجية إلى أنه المعبر الوحيد مع قنال كيل - الألماني - الذي يربط بين بحر الشمال وبحر البلطيق.

ومعركة سكاجيراك، أو معركة يوتلاند (Battle of Jutland) كما يقول البريطانيون، هي أكبر المعارك البحرية في الحرب العالمية الأولى. وقعت في 31 مايو في العام 1916م، بين الأسطولين البريطاني والألماني شرق يوتلاند في بحر الشمال. وتعتبر المعركة الوحيدة التي شاركت فيها البوارج الحربية في الحرب العالمية الأولى.

وعلى الرغم من تكبد القوات البريطانية خسائر فادحة، بلغت 6 آلاف جندي و177 أسيرا وتدمير 14 سفينة حربية من الأسطول، نجح الأسطول البريطاني في إجبار الأسطول الألماني على التراجع، غير أن المعركة لم تحقق للبريطانيين نتيجة حاسمة. وتجدر الإشارة إلى أن خسائر الألمان بلغت في هذه المعركة 2500 قتيل و14 سفينة حربية. ولا تفوتنا هنا الإشارة إلى أن المعركة حققت للبريطانيين في نهاية المطاف الهيمنة على بحر الشمال. [المترجم].

(**) التي كانت متحالفة مع الدولة العثمانية. [المترجم].

المسماة حملة غاليبولي (Gallipoli) أو حملة الدردنيل كان مصيرها الفشل، وانتهت بانسحاب البريطانيين والأستراليين والنيوزيلنديين(*)، مخلفين وراءهم أكثر من 200 ألف قتيل وجريح من كلا الطرفين. وعلى خلفية هذه الخسائر الفادحة دخلت هذه المعركة التاريخ بصفتها أكثر معارك الحرب العالمية الأولى دموية، ولاتزال اسما لموقع خلّد نفسه في وعي كثير من الناس ومناسبة وطنية سنوية في أستراليا ونيوزيلندا يُطلق عليها «يوم أنزاك» ANZAC-Day، وهي اختصار لكلمة ترمز إلى الجيش الأسترالي والنيوزيلندي[40].

6- إعادة اكتشاف البحر

بالتزامن مع ازدياد سرعة السفن وتصعيد عملية استغلال واستخدام البحار والمحيطات لأغراض عسكرية ابتدأت عملية اكتشاف البحر مرة أخرى، ويمكن أن نصفها بالحنين الرومانسي. فالبحر غدا قِبلة تحن إليها القلوب وتشتاق إليها الأنفس. واختلط الحنين إلى البحر بنصائح أطباء دأبوا على إبراز منافع التمتع بمياه البحر وبنقاء هوائه، مؤكدين أن هذا كله ليست فيه راحة البال فقط، بل الصحة والعافية أيضا خاصة لأبناء المدن الملوثة بيئيا.

وفيما أمست رحلات الاستحمام لغرض الشفاء وإلى منابع المياه المعدنية بنحو مخصوص موضة العصر منذ القرن الثامن عشر، فإن الأعداد الكبيرة من منتجعات النقاهة والاستجمام تأسست أول مرة في النصف الثاني من القرن الثامن عشر.

(*) حملة غاليبولي أو حملة الدردنيل هي حملة عسكرية شنتها قوات بريطانية وفرنسية مشتركة خلال الحرب العالمية الأولى بهدف احتلال إسطنبول، عاصمة الدولة العثمانية، التي كانت حليفا للإمبراطورية الألمانية. ودارت معارك الحملة في شبه جزيرة غاليبولي، وقُتل في هذه المعركة ما يزيد على 200 ألف جندي من الطرفين، هذا من غير أن نأخذ في الحسبان مئات الآلاف من الجرحى.

وكانت الحملة تهدف، في المقام الأول، إلى دخول الجزء الشمالي الشرقي من تركيا لمساندة روسيا ضد القوات الألمانية، وفقا لطلب روسيا من بريطانيا وفرنسا، بعد أن تكبدت القوات الروسية خسائر فادحة أمام الألمان. والمعركة هي نصر للعسكرية العثمانية حتى يومنا هذا، وكانت خيبة أمل وهزيمة في سجل الجيش البريطاني الذي ورطته حكومته في هذه الحرب، وذلك لأنها لم تكن ترغب في أن تخرج روسيا من الحرب، وترك روسيا بلا ذخيرة كافية وأسلحة مناسبة؛ فلولا الاستيلاء على مضيق غاليبولي لانهارت معنويات الجيوش الروسية أمام بسالة القوات الألمانية.

وتجدر الإشارة إلى أن بريطانيا كانت قد وعدت روسيا، في حالة سيطرتها على المضيق، بأنها ستهدي إليها مدينة إسطنبول، لحثها على الثبات والصمود. ولم تكن هناك هدية أعظم من أن تكون المدينة التاريخية تحت عرش الإمبراطورية الروسية، وهي التي دامت عقودا كثيرة من الزمن تحلم بمدينة إسطنبول. [المترجم].

وكان رائد هذه التطورات هو ريتشارد راسل (Richard Russel)، الطبيب البريطاني الذي ألّف كتابا كثرت طبعاته عنوانه A Disseration concerning the Use of Sea Water in Diseases of Glands «أطروحة بشأن استخدام مياه البحر في أمراض الغدد»، واستعرض راسل في مؤلفه هذا عددا من الأمراض التي تُمكن معالجتها بالمياه المعدنية مثل الروماتيزم والالتهابات الجلدية وعُسر الهضم والإسقربوط والسيلان والهربس Herpes وقرحة المعدة[41]، وكان المرفآن البريطانيان ويتبي (Whitby) وسكاربورو (Scarborough) في مقدمة المدن الإنجليزية التي عملت، في حدود العام 1720م، على استقطاب جمهور الراغبين في الاستحمام في مياه البحر. ولم يدم الأمر طويلا حتى تركز الاستحمام على الساحل الجنوبي من بريطانيا. وفي هذا المجال كان يُشار بالبنان إلى مدن من قبيل برايتون (Brighton) وهارويتش (Harwich) ومارغايت (Margate) وساوثهامبتون (Southampton) وواي‌موث (Weymouth) وبليموث (Playmouth)، إذ كانت هذه المدن قد جهدت لتطوير ثقافة استحمام جديدة. وسرعان ما عبر وهج هذه الثقافة الجديدة القنال الإنجليزي وانتشر في بولوني (Boulogne) ودييب (Dieppe)، وعلى سواحل الريفيرا الفرنسية والإيطالية. وكانت دييب وبرايتون حمامات الأرستقراطية الأوروبية التي درجت على أن تقضي فيها فترة طويلة من الزمن محيطة بأمير من أمراء العائلة المالكة. وفي تلك العصور المبكرة نسبيا جرت أيضا العادة على أن تهتم الصحف المحلية بأخبار علية القوم المقيمين في هذه المنتجعات الراقية[42].

وكما في الولايات المتحدة كانت السواحل في أستراليا وجنوب أفريقيا أيضا أماكن يرتادها الراغبون في الاستحمام. والملاحظ هو أن الاستحمام ما عاد محصورا في حُجر [كابينات] منتشرة على الشاطئ لحجب الرؤية عن الفضوليين، بل صار في القرن العشرين ثقافة جديدة تُمارَس علانية، ثقافة أسفرت، في أستراليا لاحقا، عما أطلقوا عليه surf bathing (الاستحمام في الأمواج المتكسرة على الشاطئ).

وبعد رجوعه من رحلة قادته إلى بريطانيا، تساءل في ألمانيا جورج كريستوف ليشتنبرغ (Georg Christoph Lichtenberg) «عن سبب عدم توافر بحر مخصص للاستحمام علانية في ألمانيا؟». وبسؤاله هذا سبّب ليشتنبرغ اندلاع جدل

بشأن مزايا وعيوب بحر الشمال وبحر البلطيق باعتبارهما بحرين للاستحمام. وفيما أشار مناصرو بحر الشمال إلى أن ميزة هذا البحر تعود إلى ارتفاع نسبة الأملاح في مياهه(*)، رأى مؤيدو بحر البلطيق أن منافعه تعود إلى أن درجة حرارة مياهه تتصف بشيء من الاستقرار في الحالات العادية. إن ساموِيل غوتليب فوجل (Samuel Gottlieb Vogel) الطبيب الخاص للدوق فريدرك فرانتس الأول، دوق Mecklenburd Schwerin هو الذي اتخذ المبادرة، وحرّض الدوق على ضرورة استحداث منتجعات علاجية. وهكذا حينما استحم الدوق في مياه البحر أول مرة في حياته ومعه حاشيته المقربة وكبار موظفيه في الثاني والعشرين من يوليو من العام 1793م، في موقع مجاور لمدينة دوبران (Dobran) اسمه هايليغندام (Heiligendamm)، كانت هذه الواقعة رمزيا إيذانا بتأسيس أول منتجع ألماني للعلاج في مياه البحر[43]. وفي السنين التالية شُيدت هناك عمارات سكنية واجتماعية وثقافية من تصميم Carl Theodor Severing. كما شُيدت مرافق استحمام ومنازل لسكنى السياح الذين أخذوا يتوافدون بأعداد متزايدة على بحر البلطيق، حيث بلغ متوسط أعدادهم في السنوات الأولى إلى نحو 1200 زائر سنويا. وتجدر الإشارة هنا إلى أن عددا محدودا فقط من هؤلاء السائحين قد استحمَّ في البحر. فوجود الأسرة المالكة وما سواها من أبناء الأرستقراطية الأوروبية في هذه الأماكن كان في حد ذاته عامل جذب سياحي. وبعد برهة قصيرة من الزمن تعرضت هايليكندام لمنافسة قوية، إذ انتشرت المنتجعات العلاجية على شواطئ بحر الشمال وبحر البلطيق بسرعة لم تكن متوقعة أصلا: نوردرناي (Norderney) في العام 1797م، وترافيموندە (Travemünde) (1802) وفارنيموندە (Warnemünde) (1805) وسبيكيرجوخ (Spiekergoog) (1809) وبوتبوس (Putbus) (1816) وبينتس (Binz) (1825) وياوست (Juist) (1840).

وفي عشرينيات وثلاثينيات القرن التاسع عشر سجلت منطقة بحر البلطيق انتعاشا أكبر في استقطاب السائحين خصوصا السائحين الروس الراغبين في الاستحمام[44]. وبعدما فرضت السلطات الروسية قيودا مُشددة على رحلات

(*) وكذلك إلى أهمية هذه الأملاح للعلاج الطبيعي. [المترجم].

مواطنيها إلى الخارج، تحولت اهتمامات المواطنين الروس صوب المدن الفنلندية الساحلية وصوب أقاليم بحر البلطيق. واعتاد أبناء مدينة بطرسبرغ قضاء فصل الصيف في هلسنكي أو في مدن تقع إلى الجنوب من هذه المدينة. على صعيد آخر نشأت بنية تحتية سياحية تتكون من فنادق خشبية. وسرعان ما تحولت هذه المنازل الخشبية إلى ظاهرة باتت من الصفات الخاصة بهذه الأقاليم وعنوانا عليها، أعني مثلا وليس حصرا مدنا من قبيل بارنو (Pernau) وهابسال (Hapssal) وكوريساي (Kuressaare) (في جزيرة أوسيل Ösel) وهانكو (Hanko)، في جزيرة أوسيما Uusimaa، أو أوريغروند (Öregrung) في السويد. ومع مرور الزمن استعاض المرء عن هذه الأبنية الخشبية بمنازل مبنية بالحجر، بل نشأت فنادق من الدرجة الأولى، كما هو ملاحظ في مدن من قبيل سالتسجوبادن (SaltsjÖbaden) القريبة من إستوكهولم وكولوساري (Kulosaari) القريبة من هلسنكي والمنتجع الصحي المسمى Skodsborg im Sund وبينتس (Binz) في جزيرة روغن (Rügen) وهرينغسدورف (Heringsdorf) في جزيرة أوزيدوم (Usedom) أو سوبوت (Zoppot) القريبة من مدينة دانسيغ (Danzig).

من ناحية أخرى أسهم فصل الصيف في ازدهار ممارسة رياضة القوارب الشراعية. وبالتالي نشأت في كل مكان نوادٍ لليخوت ومسابقات بالقوارب. وأسبغت خيام وأكشاك نوادي اليخوت صفة خاصة على شاطئ بحر البلطيق ومكنت زائر ساحل ريغا (أي المدينة المسماة منذ العام 1920 يورمالا Jürmala) من تنشق عطر شاطئ البحر المتوسط. إن رياضة مسابقات القوارب التي انتقلت من بريطانيا كانت نشأتها على اتصال متين ببناء الأساطيل الحربية، وبالصيت الكبير الذي حظي به السلاح البحري خلال الحرب العالمية الأولى. ومدينة كيل الألمانية هي خير مثال على ما نقول. فهذه المدينة ارتقت إلى منزلة الميناء الحربي، الأول في ألمانيا وأمست بسبب الاهتمام الذي أسبغه عليها الإمبراطور فلهلم الثاني (Kaiser Wilhelm II) قاعدة متزايدة الأهمية بالنسبة إلى الأسطول الألماني وترسانة كبرى لتصنيع أسلحة القوات البحرية. من هنا لا عجب أن تشهد جزيرة فورده (FÖrde) ابتداء من العام 1882م مسابقات للقوارب تقام بنحو منتظم.

وفي العام 1887م أسست مجموعة من ضباط وموظفي البحرية الجمعية البحرية لمسابقات القوارب. وابتداء من العام 1893 صار الإمبراطور الألماني فلهلم الثاني هو الرئيس الفخري لهذه الجمعية التي أصبحت تسمى «نادي اليخوت الإمبراطوري». ودرج الإمبراطور وشقيقه على زيارة «أسبوع كيل» (Kieler Woche) لليخوت بنحو منتظم، وشجع الاثنان رياضة القوارب الشراعية التي باتت تُقلد «نادي يخوت كيل» شائع الصيت في ألمانيا.

وفي روسيا أيضا أعلت العائلة المالكة كثيرا من شأن الرياضة بتبنيها رعاية «جمعية بطرسبرغ للقوارب الشراعية النهرية». وقبل الحرب العالمية الأولى باتت موضة العصر أن تلتقي قيادات العالم في البحر، فهاهو نيقولا الثاني، يلتقي في العام 1905م ابنَ خالته فلهلم الثاني في جزيرة بيوركو، وبعد عامين من ذلك التاريخ في مدينة سوينيموندە. كما أبحر في العام 1908م الملك البريطاني إدوارد السابع على متن يخته إلى تالين [عاصمة إستونيا الحالية]، وذلك بغية القيام بزيارة للتعرف على ابن خالته نيقولا الثاني[45].

علاوة على هذا استولدت النشاطات التي دأبت على ممارستها الأسر المالكة في فصل الصيف نوعا جديدا من أنواع التسلية التي تحتاج إليها الجماهير الشعبية. فعلى سبيل المثال، جذبت رحلات القيصر فلهلم الثاني إلى النرويج، على متن يخته المسمى Hohenzollern، كثيرا من محبي الشمال الأوروبي إلى التمتع بالرحلات التي نظمتها شركة لويد Lloyd وشركة HAPAC منذ تسعينيات القرن التاسع عشر لجميع الراغبين في زيارة أقاليم وبحار شمال أوروبا. وبنحو متزامن تقريبا قدمت شركات بحرية بريطانية وهولندية وفرنسية للمسافرين الراغبين في التمتع بالتسلية على أمواجِ البحار عروضا لقضاء بضعة أسابيع على متون سفنها.

ولهذا الغرض أُعيد بناء السفن التي كانت حتى ذلك الوقت مخصصة لنقل المهاجرين، بحيث تكون فنادق صممها مهندسون لهم خبرات في تصميم فنادق راقية. وكان أكثر الزبائن من المواطنين الأمريكيين الراغبين في السفر من نيويورك إلى بريطانيا، وبعد ذلك إلى باريس، أو الإبحار في مياه نهر الراين، أو السفر إلى جبال الألب، وربما إلى إيطاليا[46]. وأقبل الفنانون والأدباء أيضا على هذه العروض المغرية. فعلى سبيل المثال يسرت الشركات الإيطالية، المتخصصة في إحياء حفلات

الأوبرا، على فنانيها وزبائنها السفر على متن السفن البخارية إلى أرجاء المحيط الهادئ وإلى المحيط الهندي، لمشاهدة حفلات استعراضية يحييها فنانو هذه الشركات في أهم الموانئ من قبيل مانيلا وماكاو وهونغ كونغ وبتافيا[47]. كما سافر على متن هذه السفن الشاعر والحكيم البنغالي روبندرونات طاغور - الحاصل على جائزة نوبل في العام 1913م - فكما أشار في مخطوطاته فقد قادته إحدى رحلاته إلى عبور المحيط الهندي وإلى بريطانيا وإلى الولايات المتحدة الأمريكية طلبا للراحة والاستجمام. وفي العام 1916م - أي خلال الحرب العالمية الأولى - سافر طاغور من الهند إلى بورما، واستقل بعد ذلك سفينة تعمل بالبخار، رغبة منه في السفر إلى اليابان، عبر جنوب شرقي آسيا، ومن اليابان إلى أمريكا الشمالية. وخلال العامين 1924 و1925م سافر طاغور عبر المحيط الهندي وقناة السويس والبحر المتوسط إلى مارسيليا، ومن هناك إلى بوينس آيرس [في الأرجنتين]. وانتهز الفرصة فأقام وهو في طريقه إلى العودة إلى وطنه فترة ليست بالقصيرة في إيطاليا[48].

ومَنْ لا يُكتب له الحظ القيام برحلة بحرية يستطيع الاستمتاع بسحر الطبيعة وبأجواء البحر ونسائمه الرقيقة، في حديقة منزله الصيفي الفاخر المطل على ساحل البحر المتوسط الفرنسي أو من شرفة منزله الصيفي المشرف على شواطئ بحر البلطيق الصخرية. أما من لا تسمح له ظروفه بامتلاك منزل خاص به فكان يستطيع الاستعانة بأحد صيادي الأسماك أو بأحد الملاحين؛ ليستأجِر منه مسكنا يقضي فيه ما يشاء من أيام الصيف.

وسرعان ما بات سحر الطبيعة الصخرية موضوعا مهما بالنسبة إلى الرسامين الذين استوحوا موضوعات لوحاتهم من الطبيعة المميزة لسواحل بحر البلطيق. ففيما رسم آنديرس تسورن (Anders Zorn) روعة أيام الصيف في المناطق المحيطة بمدينة إستوكهولم، اهتم ألبرت إدلفلت (Albert Edelfelt) برسم الحالة النفسية التي تخلقها رؤية الصخور المنتشرة على شاطئ جزيرة أوسيما Uusimaa[49]، وهكذا نلحظ بيسرٍ كيف تترك الانطباعات المكتسبة من الطبيعية آثارها على الانطباعات الفنية والعكس بالعكس أيضا.

ففنانون من المدرسة الانطباعية - أعني فنانين على شاكلة كاميل بيسارو (Camille Pissarro) وأوجين ديلاكروا (Eugène Delacroix) - فتشوا باستمرار

عن أماكن استحمام جديدة، وهناك آخرون آثروا أن يقيموا على شواطئ البحار، وذلك لكي يستلهموا من البحر ومن حياة صيادي السمك انطباعات جديدة. وهكذا نلاحظ أن الرسامين الدنماركيين المتحدرين من سكاجن (Skagen) - المنطقة التي يتلاقى عندها بحر الشمال وبحر البلطيق - قد اهتموا بأن يثبتوا في لوحاتهم الضوء والماء وحياة الفئات العاملة على الساحل. ومن هنا لا عجب أن نرى ميشال وآنا آنشر (Michael and Anna Ancher)، وفيجو يوهانسن (Viggo Johansen) وبيدر سيفيرين كروير (P. S. Kroyer) وماري كروير (Marie Kroyer) وكريستيان كروغ (Christian Krohg) وكارل لوشر (Carl Locher) وكارل مادسن (Karl Madsen) ولاوريتس توكسين (Lauritz Tuxen)، قد كانوا رواد المدرسة الانطباعية في الدنمارك.

ولا تفوتنا هنا الإشارة إلى أن أشهر رسامي القرن التاسع عشر - أعني وليم تيرنر (William Turner) - درج على أن يستأجر سكنا في مدينة مارغايت (Margate) البريطانية، وأن يرافق صيادي الأسماك حينما يخرجون إلى البحر لصيد الأسماك، وذلك لأنه كان يجد في هذا كله فرصته الثمينة لاقتناص الانطباعات التي يتطلع إلى استلهامها. فواحدة من أشهر لوحاته - أعني اللوحة المسماة Snow Storm، (عاصفة ثلجية) - تعكس سفينة يقف على متنها الرسام نفسه وفق ما زعمه. ونرى في هذه اللوحة صراع السفينة مع قوى الطبيعة، ومحاولة التغلب على الكارثة المحتملة، من خلال القدرة على استخدام التكنولوجيا الحديثة.

كما صور لنا الرسام الذي ترعرع على ضفاف بحر البلطيق ورائد الحركة الرومانسية في بلدان الشمال كاسبر ديفيد فريدريك (Caspar David Friedrich)، نظرة إنسان ملؤها الشوق إلى البحر، ونظرة شخص متلهف إلى الوصول من البحر إلى البر. وخلال دراسته في أكاديمية إستوكهولم استلهم فريدريك من اللوحات الفنية التي رسمها جوزيف فيرنيه (Joseph Vernet) لسفن تُبحر في البحر المتوسط، كما سحرته الطبيعة البحرية التي رسمتها ريشة أستاذه ينس جويل (Jens Juel). وهكذا نرى أن لوحة فريدريك المسماة Segler «ملاح القوارب الشراعية» لا تصور المدينة الرابضة على شاطئ البحر، بل الأشخاص الذين يراقبون السفن من الشاطئ. وفي لوحته المسماة «Mönch

«am Meer» تُستخدَم مياه البحر أداةً تعكس المشهد الذي يراه الشخص الواقف على الشاطئ. أما لوحته المسماة «Eismeer»، فإن من الصعوبة بمكان رسمها من غير الوقوف على التقارير التي قدمها المعاصرون عن الرحلات التي قادتهم إلى القطب الشمالي.

وقطع باول غوغان (Paul Gauguin) خطوة أبعد حيث قاده حنينه إلى بريتاني (Bretagne)، وإلى منطقة البروفانس (Provence) الفرنسية، وإلى الكاريبي وبحر الجنوب، وإلى أوقيانوسيا، أي إلى جزر المحيط الهادئ الاستوائية، أي إلى عالم استلهم منه أهم لوحاته التعبيرية (Expressionismus).

وهناك أيضا الرسام النرويجي إدفارت مونك (Edvard Munch) الذي تركت فيه إقامته في المدينة الألمانية فارنيمونده (Warnemünde) أثرا كبيرا، ورسم هناك لوحته المسماة Die Badenden (المستحِمُّون)، مثل الرسامَين التعبيريين، ماكس بشتاين (Max Pechstein) وكارل شميت-روتلوف (Karl Schmidt-Rottluff)، اللذين اعتادا قضاء الصيف على شواطئ بحر البلطيق أكثر من عقدين من الزمن.

10

كوارث ومخاطر

«لقد أبحرنا يوم السبت بغية صيد السمك في مكان ما من جزيرة تجاور جزيرة أتشيه اسمها ويه (Weh)، وقضينا فيها الليلة كلها. وفيما نحن في طريق العودة إلى البر، أي العودة إلى حيث جئنا (سومطرة)، لاحظنا أن سفينتنا قد بدأت تصارع الأمواج وتتحرك يمنة وشمالا كما يحلو لها، ثم شاهدنا موجة عظيمة تبعد عنا مسافة ليست بالقصيرة. لقد كانت موجة غير عادية من حيث عظمتها؛ فقد بلغ ارتفاعها نحو 20 مترا. وكان هناك فريق آخر من ملاحين باتوا على وشك وضع أقدامهم على البر. لقد نادانا القوم بضرورة الفرار وعدم مواصلة الإبحار صوب الساحل، بل الابتعاد عن الساحل وطلب النجاة في البحر المفتوح. وعصفت بنا ثلاث موجات عاتية، وفي الظهيرة تسلمنا برقية لاسلكية تناشدنا أن

«إن تلوث البحار يكمن مصدره في المناطق البرية وفي القطاع الزراعي بالدرجة الأولى»

نبذل كل ما في وسعنا لإنقاذ المنكوبين. وخلال إبحارنا صوب الساحل شاهدنا جثثا لا تعد ولا تحصى تطفو على سطح البحر؛ وحطاما لا أول له ولا آخر. لقد كان منظرا لم نرَ مثيلا له قط. لقد ساعدنا العديد من الناجين على الصعود إلى سفينتنا. وقبل أن يلفنا الظلام الدامس ذهبتُ إلى منزلي الواقع في القرية المسماة «كامبونج» (Kampoeng Jawa). لقد حزنت بقلب باكٍ، فقد غيّب الموت زوجتي وابني وما عدت أعرف ماذا أفعل. فمنزلي لم يبق له أثر. فذهبت إلى الجامع الكبير وران عليّ النعاس فنمت في مكان ما من شرفة الجامع. ولم تتوقف الزلازل الليل كله»[1].

محيي الدين

إن تقرير صياد السمك محيي الدين يعيد إلى ذاكرتنا وقائع الكارثة التي حلّت أخيرا في المحيط الهندي. ففي 26 ديسمبر 2004 سبّبت زلازل بحرية ضربت ساحل سومطرة اندلاع تسونامي (Tsunami) قضى بالكامل على العديد من المناطق السكنية المنتشرة على سواحل المحيط الهندي. تجدر الإشارة إلى أن كلمة «تسونامي» تعني باللغة اليابانية «الموجة الكبيرة»، وأن هذه الموجة العاتية لم تكن - سابقا - ظاهرة غير معروفة أو حدثا نادر الوقوع في المحيط الهندي، بيد أن تسونامي العام 2004 فاق كل التصورات التي خطرت على بالنا حتى الآن. فالموجة خلّفت دمارا في إندونيسيا وماليزيا وتايلاند وميانمار وبنغلادش والهند وسريلانكا والمالديف وكينيا وتنزانيا، والصومال أيضا، وقتلت ما يزيد على 200 ألف إنسان، وكانت سببا في تشريد نحو مليونين من أبناء المحيط الهندي. أضف إلى هذا أن العديد من سكان المحيط الهادئ شعروا بآثار هذه الموجة العاتية، وخلّف التسونامي صدى إعلاميا شمل العالم أجمع، لاسيما أن نحو 2000 سائح - أوروبي بالدرجة الأولى - كانوا يقضون عطلة أعياد الميلاد على شواطئ الموت هذه[2].

ولا تفوتنا الإشارة هنا إلى أننا لاحظنا شيئا من هذا الصدى الإعلامي في الآونة الأخيرة، أعني حينما ابتلع البحر مجددا لاجئين ركبوا البحر المتوسط طلبا للسلامة في أوروبا. على صعيد آخر، وفيما لايزال البحر يشكل خطرا جسيما على حياة الإنسان، بات الإنسان نفسه يشكل خطرا داهما ومتعدد الجوانب على البحر بشكل يفوق خطر البحر على الإنسان. وفي وسعنا في هذا السياق الإشارة إلى معدلات النمو العظيمة على المستوى العالمي التي تسجلها السفن المتنقلة بين بحار ومحيطات

العالم، واستنزاف الثروة البحرية للأغراض الصناعية، وانبعاث غاز ثاني أكسيد الكربون بمعدلات غير محتملة البتة، فضلا عن الحروب والتجارب النووية.

1 - بيرل هاربر وجزر البكيني

إن الصراعات التي بدأت في البحار إبان الحرب العالمية الأولى بلغت خلال الحرب العالمية الثانية أبعادا ومستويات جديدة. فقد استطاعت ألمانيا النازية أن تكبد الدول المتحالفة ضدها خسائر فادحة بفضل ما كان لديها من غواصات، وأن تقطع على هؤلاء الحلفاء قوافل الإمدادات، وأن تدمر في نوفمبر 1942 سفنا للحلفاء بلغت حمولتها 725 ألف طن، أي إنها شكلت خطرا عظيما على وصول الإمدادات إلى بريطانيا. بيد أن الحلفاء انتهزوا في العام 1943 فرصة استعادتهم السيطرة الجوية على شمال المحيط الأطلسي وامتلاكهم أجهزة رادار جديدة ونجاحهم في فك شفرة القوة البحرية الألمانية إنيجما (Enigma) في الحد من فاعلية الغواصات الألمانية على نحو ملموس.

إن أهم التحولات الجذرية انطلقت في عالم المحيط الهادئ. ففي هذا المحيط أقدمت اليابان في ديسمبر 1941 على احتلال الفلبين وماليزيا البريطانية والهند الهولندية، وحققت محاولة اليابان تدمير الأسطول الأمريكي المرابط قبالة ساحل بيرل هاربر في هاواي نجاحا محدودا ليس إلا. فعلى الرغم من نجاح الطائرات اليابانية في تدمير وتعطيل 21 سفينة أمريكية وقتل نحو 2500 بحار ومدني أمريكي فإن حاملات الطائرات الأمريكية لم تتأثر لأنها كانت تجوب البحار ساعة الهجوم الياباني على القاعدة الأمريكية ببيرل هاربر، كما لم تتأثر إمدادات المحروقات والمواد التموينية الأخرى. وبمقتضى ذلك تبين بجلاء أن حاملات الطائرات هي أهم سلاح جديد في الحرب الدائرة رحاها في المحيط الهادئ. فقد خرج الأمريكيون منتصرين في معركة بحر المرجان (في 7 و8 مايو 1942) وفي معركة ميدواي (Midway) (بين 4 و7 يونيو 1942)، فباستخدامهم السفن الحاملة للطائرات قواعد للانطلاق نجح قادة الطائرات الأمريكية في وقف إقدام اليابانيين على شن غزوات جديدة، وقلّصوا كثيرا من الدائرة التي تعمل فيها الأساطيل اليابانية، وحالوا دون وصول كثير من الإمدادات المطلوبة عبر تدمير العديد من حاملات الطائرات، ونحو 300 طائرة يابانية مقاتلة. وبعد

النجاح في فرض هذه التحولات بات الطريق لاستعادة الهيمنة الأمريكية على المحيط الهادئ آمنا، فلا قوة متكافئة تستطيع تهديده. وتحققت هذه الهيمنة حينما أسقط الأمريكيون قنبلتهم الذرية الأولى التي كان اسمها المشفر هو Little Boy (الصبي الصغير) على هيروشيما في 6 أغسطس 1945، وقنبلة أخرى في 9 أغسطس 1945 على مدينة ناجازاكي، علما أن الاسم المشفر لهذه القنبلة كان Fat Man (الرجل البدين). فبهاتين القنبلتين أضحت الولايات المتحدة هي صاحبة النفوذ الأول في المحيط الهادئ والقوة العظمى المتحكمة في مقاديره.

ولكن حتى بعدما غدت هي القوة صاحبة النفوذ الأعظم في المحيط الهادئ واصلت الولايات المتحدة جهودها لعسكرة ذلك المحيط. فحينما اكتشف الأسطول الأمريكي أرخبيل بيكيني (Bikin-Atoll) غير «المأهول» [زعما] اعتقدت البحرية الأمريكية في الحال أن هذا الأرخبيل هو المكان المناسب لإجراء التجارب النووية مستقبلا. وهكذا فمن العام 1946 حتى العام 1958 فجّرت الولايات المتحدة 67 قنبلة ذرية على أراضي أرخبيل بيكيني وأرخبيل إنيويتوك (Enewetak-Atoll)، وقد استُخدِم لبعده عن الخطوط الملاحية المعتادة. لكن قبل تفجير القنابل أمر الأمريكيون سكانَ الأرخبيل بضرورة ترك منازلهم، وأخبروهم بأن السلطات الأمريكية ستتولى نقلهم إلى جزر أخرى. بيد أن الأمر الذي لم يهتم به الأمريكيون هو تدبير فرص جديدة تضمن حصول المهجرين على المواد الغذائية التي يحتاجون إليها في حياتهم اليومية. فسكان أرخبيل بيكيني ما عادوا يمتلكون خليجا يمارسون فيه أساليبهم التقليدية في صيد الأسماك، والأمر الذي زاد الطين بلة هو أن السفن الناقلة للمواد التموينية قليلا ما كانت ترسو في شواطئ الأرخبيل؛ وذلك بسبب تعرضه لأمواج عاتية. من هنا طالب هؤلاء السكان بالعودة إلى أرخبيلهم الأم، إلى الأرخبيل الذي هُجِّروا منه. ولم يدم الأمر طويلا حتى بدأت الآثار القاتلة التي خلَّفتها التجارب النووية: فلأن السكان قد أخذوا يقتاتون من مواد ملوثة بالنشاط الإشعاعي - أعني مواد غذائية من قبيل الأسماك والجمبري [القريدس] وجوز الهند، ازدادت حالات الإجهاض وانتشرت التشوهات البدنية في صفوف الأطفال المولودين حديثا.

وعلى خلفية هذه التطورات المأساوية رحَّل الأمريكيون سكانَ الجزر للمرة الثانية إلى جزيرة كيلي (Kili) إحدى جزر مارشال، بيد أن الكوارث لحقت بهم،

حيث تعرضوا هنا إلى كوارث نتجت عن التحولات المناخية. حيث كانت جزيرة كيلي عرضة لفيضان مياه البحر على نحو منتظم بسبب انخفاض أراضيها وأراضي الجزر الأخرى، ما أدى إلى اختلاط المياه المالحة بالمياه الجوفية العذبة، وبذا أصبحت المياه الجوفية مالحة لا تصلح للإنسان ولا للزراعة.

وبينما علّقت أمريكا في العام 1963 تجاربها النووية في المحيط الهادئ أجرت فرنسا في العام 1966 تجارب نووية في هذا المحيط من دون اعتبار لاحتجاجات الرأي العام. وبلغ تهورها حد إغراق سفينة منظمة السلام الأخضر المعروفة باسم Rainbow قبالة ميناء أوكلاند في العام 1985. وفي وقت مبكر في سبعينيات القرن العشرين احتجت نيوزيلندا وأستراليا على التجارب النووية الفرنسية. وبإغراق سفينة الـ Rainbow حظيت الحركة المناهضة للتجارب النووية بتأييد عالمي. ولتهدئة الرأي العام تخلى الرئيس الفرنسي جاك شيراك في العام 1996 كليا عن خطته الرامية إلى تكرار التجارب النووية التي كانت فرنسا قد علقتها في العام 1974.

وشاركت في الحركة المناهضة للتجارب النووية والمطالبة بضرورة إخلاء المحيط الهادئ من جميع صنوف الأسلحة النووية جماعاتٌ سياسية من مختلف الاتجاهات والعقائد، جماعات لا تعارض فقط إجراء التجارب النووية بل تساند أيضا حركات التحرر الوطني وحق تقرير المصير للشعوب المستضعفة المنتشرة في عالم المحيط الهادئ. بيد أن هذا كله لم يمنع الأمريكيين من ممارسة الهيمنة على هذا الإقليم، وذلك من خلال وضع قواعدهم البحرية والجوية المنتشرة في كاليفورنيا وهاواي والفلبين واليابان تحت قيادة موحدة. وحينما تصاعدت الضغوط السياسية في العام 1992 وصار لزاما على الأمريكيين الانسحاب من قاعدتهم سوبيك (Subic Bay) في الفلبين، نقلوا قواتهم العسكرية إلى جزيرة غوام[3].

وبعدما انتهت الحرب الباردة وتراجعت احتمالات اندلاع صراعات بحرية بين القوى العظمى شكّلت القرصنة تحديا جديدا للملاحة الدولية. ففيما نجح التعاون بين البلدان المطلة على مضيق ملقا في السيطرة على مخاطر القرصنة على الملاحة البحرية، شهد - منذ العام 2005 - الطرف الغربي من المحيط الهندي وساحل الصومال، بنحو مخصوص، ازديادَ عمليات القرصنة بمعدلات متصاعدة. ورغبة منه في تأمين سلامة الملاحة البحرية ووصول المساعدات الإنسانية المرسلة من قبل الأمم

المتحدة إلى الصومال، قرر الاتحاد الأوروبي تنفيذ عمليات بحرية الهدف منها هو، من ناحيةٍ، منعُ القراصنة من شن هجمات على سفن الشحن المدنية، ومن ناحية أخرى تدميرُ ما يستخدمه القراصنة من هياكل تحتية. بيد أن دروس الماضي تبين بجلاءٍ أن الحضور العسكري يكون أكثر فاعلية إذا ما رافقته معاهدات إقليمية تهدف إلى مكافحة القرصنة بنحو دائم[4].

وفي أغلب الحالات تنشأ الصراعات في البحار على خلفية الأطماع الرامية إلى الاستحواذ على موارد أولية محتملة. ومثالا على ما نقول يمكننا الاستشهاد بجزر سبراتلي (Spratly-Inseln) الممتدة على أكثر من 1000 كيلومتر في بحر الصين الجنوبي. فهذه الجزر لا تطالب بها فيتنام وجمهورية الصين الشعبية فقط، بل وماليزيا والفلبين وبروناي أيضا. ويعود اهتمام الدول المذكورة بهذه الجزر إلى موقعها الاستراتيجي وإلى الرغبة في الاستحواذ على ما فيها من موارد أولية محتملة من بترول وغاز طبيعي. وما عدا بروناي تستولي جميع الدول المذكورة على أجزاء من أراضي هذه الجزر، علما أن توسيع الصين وجودَها من خلال إنشاء جزر اصطناعية قد حرض الدول المطلة على هذه الجزر والولايات المتحدة الأمريكية أيضا على مناكفة الصين. وقد طلبت الفلبين من محكمة العدل الدولية في لاهاي النظر في موضوع النزاع على هذه الجزر، بيد أن الصين رفضت الاعتراف بقرارات محكمة لاهاي.

وتحاول بكين وضع الإقليم أمام واقع جديد يناسب طموحاتها اعتقادا منها أن الواقع الجديد سيمكنها من فرض سيادتها على بحر الصين الجنوبي. ولا بد من الإشارة إلى أن موقف الحكومة الصينية يرتكز على قواعد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار العائدة إلى العام 1982. فعلى خلفية سعي الدول إلى استغلال الثروات الطبيعية الكامنة في البحار تضمنت هذه المعاهدة مادة تشير إلى أن لكل دولة الحق في تحديد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلا بحريا (نحو 22 كيلومترا) مَقيسة من خط الأساس. كما أقرت الاتفاقية حق الدول الساحلية في استخراج الثروات الطبيعية وصيد الأسماك في منطقة لا تبعد أكثر من 200 ميل عن الجُرف القاري. وعلى رغم أن الملاحة البحرية في هذه المناطق ظلت حقا معترفا به بموجب الاتفاقية المذكورة، فإن هذه الحرية كانت سببا لأن يخضع نحو ثلث بحار العالم لسيادة إقليمية.

2 - الهروب والهجرة

إن الهروب والهجرة عن طريق البحر على ارتباط وثيق بالحروب التي تندلع في العالم. فما قدمته تقارير الإذاعات المرئية من صور لأفارقة فقدوا الأمل في أوطانهم، وآثروا ركوب البحر بقوارب لا تستطيع التغلب على أمواج البحر العاتية في كثير من الأحيان، وكلهم أمل أن يصلوا إلى جزر الكناري التي كانت تستقطب وقتذاك سائحين توافدوا من جميع أرجاء القارة الأوروبية للاستجمام والاسترخاء على شواطئ هذه الجزر، وهكذا استرعى المنظر البائس لهؤلاء الأفارقة، الذين صارعوا الأهوال قبل أن يضعوا أقدامهم على هذه الشواطئ، انتباهَ الرأي العام في صيف العام 2006، وسلّط الأضواء على محنة استرعت انتباه الجميع ومعضلة وقفت إزاءها الحكومات في حيرة. وكيفما كانت الحال فمنظر وصول آلاف اللاجئين من تونس إلى جزيرة Lampedusa بقوارب هزيلة وفي ظروف حرجة في العام 2010، وصور جثث ملقاة على سواحل أوروبا باتت حدثا يوميا. وعلى رغم أن هذه الأحداث وقائع غير عادية، إذا ما أخذنا أبعادها وانعكاساتها على مشاعرنا، فإن الحقيقة تشهد أيضا أن الهروب عبر البحر ليس حدثا جديدا؛ إنه وجه من أوجه الهجرة التي شهدها ولايزال يشهدها العالم.

ففي القرن العشرين دفعت السياسة الإجرامية التي نفذها النظام الألماني النازي بنحو مخصوص ملايينَ من البشر إلى الفرار. وتجدر الإشارة إلى أن مئات الآلاف منهم فروا عبر البحر. وليس في يومنا الحاضر فقط بل في ماضي الزمان أيضا تولى تنظيم عمليات الهجرة والفرار مهربون هدفهم يكمن أولا وأخيرا في كسب المال. فكما في سابق الزمان، ما كان لدى اللاجئين خيار آخر غير الاستعانة بالمهربين؛ وذلك لأن كثيرا من الدول رفضت ولاتزال ترفض دخول اللاجئين إلى أراضيها. وتَعرَّض لهذه المحنة بالدرجة الأولى اليهود الذين فروا من النظام النازي في ألمانيا. وقد كانت الولايات المتحدة الأمريكية بلد الهجرة المفضل، بيد أن نظام الحصص الذي أريد منه تقنين الهجرة، وإغلاق القنصليات وحظر الهجرة كليا (1941)، ورفض الرأي العام السماح بالهجرة كانت من جملة العوامل التي أسفرت في نهاية المطاف عن رفض استقبال العديد من هؤلاء الهاربين. ويمكننا في هذا السياق الاستشهاد بالسفينة المسماة St. Louis (سانت لويس) التي أبحرت في العام 1939 وعلى متنها 930 لاجئا يهوديا يرغبون في الهجرة إلى كوبا. بيد أن السلطات الكوبية والأمريكية والكندية منعت

السفينة من دخول موانئها الوطنية، وهكذا واصلت السفينة رحلتها عائدة إلى أوروبا. تجدر الإشارة إلى أن نصف ركابها قد لقوا حتفهم في المحرقة النازية. وكيفما كانت الحال ففي أمريكا الجنوبية فقط حصل أكثر من 35 ألف يهودي على حق اللجوء بين العامين 1939 و1945، علما أن أعدادا كبيرة منهم انتقلت بعد انتهاء الحرب إلى الولايات المتحدة أو إلى فلسطين.

لقد حاولت بريطانيا بكل قوةٍ منع الهجرة إلى فلسطين. ومهما كانت الحال ففي ذلك الزمن المبكر كانت أغلبية المهاجرين مُكرهة على الاستعانة بالأساليب غير الشرعية، وباستخدام وثائق سفر مزورة للسفر على متن سفن غير آمنة بالمرة إلى فلسطين؛ أضف إلى هذا أنهم كثيرا ما كانوا مكرهين على السفر عبر نهر الدانوب والبحر الأسود ليصلوا من هناك إلى فلسطين. وبعد الهزيمة التي تعرضت لها ألمانيا في الحرب العالمية الثانية استمرت الهجرة غير الشرعية، وذلك لأن منظمات يهودية هيَّأت السفن الضرورية لنقل الناجين من المحرقة النازية إلى فلسطين. لكن وفي كثير من الأحيان باءت هذه المحاولات بالفشل بسبب المواقف التي تبنتها السياسة البريطانية. وللتدليل على هذه الوقائع لا بد لنا من الإشارة إلى السفينة المسماة Exodus (إكسدس)، التي كانت قد انطلقت في يوليو 1947 من مارسيليا وعلى متنها 4515 مسافرا يرغبون في الوصول إلى فلسطين، بيد أن سفنا بريطانية استولت على السفينة قبل وصولها إلى تل أبيب بفترة وجيزة وشحنت راكبيها على متون ناقلات جنود بريطانية بهدف إكراههم على العودة إلى فرنسا. ولما كان المرحَّلون قد رفضوا مغادرة ناقلات الجنود وأصروا على عدم دخول الأراضي الفرنسية نُقِلوا، بلا تردد ولا تأخير، إلى هامبورغ أولا ومن ثم إلى لوبيك، وذلك لإيداعهم هناك في معسكرات الاعتقال. وعلى خلفية تصاعد احتجاجات الرأي العام أُطلِق سراحهم، ونجح كثيرون منهم في السفر من فرنسا إلى فلسطين. والواقع أن أبواب فلسطين فُتحت أول مرة على مصاريعها أمام المهاجرين اليهود بعد تأسيس إسرائيل(*)(5).

(*) فيما وجه المؤلف أنظار القراء إلى المآسي التي خيَّمت على اليهود الهاربين من جرائم ألمانيا النازية نراه، وللأسف، يتحدث عن فلسطين كأنها كانت بلادا لا شعب يسكنها ولا أحد من هذا الشعب قد دافع عنها. إنه أثرانا بتفاصيل الهجرة اليهودية إلى فلسطين، لكنه لم يتحدث بكلمة واحدة عن النكبة التي حلّت بالفلسطينيين من جراء هذه الهجرة. وربما يعود عدم تطرق المؤلف إلى هجرة وتهجير الفلسطينيين إلى أن دراسته تناولت الهجرة عبر البحر فقط. [المترجم].

إن غروب عصر الاستعمار أسفر في أوروبا عن اندلاع موجات لجوء متكررة وفدت إلى أوروبا من أفريقيا والكاريبي بالدرجة الأولى. وبالنسبة إلى فرنسا أسفر ما سمي «العودة إلى الوطن» (Repatriierung) بين العامين 1954 و1964 عن مغادرة نحو مليون وثمانمائة ألف أوروبي استوطنوا في الجزائر [قبل انطلاق شرارة الثورة الجزائرية] وانتقال أكثريتهم إلى الطرف الأوروبي من البحر المتوسط، إذ انتقل منهم إلى فرنسا نحو 800 ألف مستوطن أطلق الفرنسيون عليهم «الأقدام السوداء» (Pieds-Noirs)(*)(6).

في الوقت ذاته عادت إلى أوطانها الأم جماهيرُ أوروبية عريضة كانت قد استوطنت في الهند الغربية [أي من أقاليم البحر الكاريبي] أيام كانت أقاليم الكاريبي مستعمراتٍ بريطانية وفرنسية وهولندية. فبعد حصول هذه الأقاليم على استقلالها رجع أغلب هؤلاء المستوطنين إلى أوطانهم الأم على رغم أنهم كانوا يتمتعون بكامل حقوق الاستيطان(7).

أضف إلى هذا أن الصراعات الحربية والأزمات والمناكفات السياسية خلال الحرب الباردة كانت تسبب، بنحو منتظمٍ، نزوحَ أعداد ضخمة إلى البلدان الآمنة. فبعد انتهاء الحرب الفيتنامية اندلعت موجةٌ فرار عظيمة من أقاليم فيتنام الجنوبية، حيث حاول نحو مليون وستمائة ألف فيتنامي الفرار واختراق بحر الصين الجنوبي بواسطة قوارب لا قدرة لها على منازلة أمواج البحر العاتية. وقد قُتل 250 ألفا من هؤلاء البائسين الذين كان يُطلَق عليهم لقب «ساكني القوارب» Boatpeople، وذلك إما لأن البحر قد ابتلعهم، وإما لأنهم لقوا حتفهم على أيدي القراصنة المنتشرين في خليج تايلاند. من ناحية أخرى رفضت ماليزيا وتايلاند وإندونيسيا والفلبين استقبال هؤلاء اللاجئين، وأجبرتهم على العودة إلى حيث أتوا: إلى البحر، وهكذا لم يبق أمام الآلاف من هؤلاء الفارين إلا العودة إلى البحر والتنقلُ في مياه

(*) «الأقدام السوداء» هم آلاف الفرنسيين الذين غادروا الجزائر بعد استفتاء تقرير المصير في الثالث من يوليو 1962، وبهذا المعنى فإن «الأقدام السوداء» هم المدنيون الفرنسيون الذين استوطنوا الجزائر بين العامين 1830 و1962.

وتختلف الآراء بشأن أصل هذه التسمية، ففيما تزعم إحدى النظريات أن هذا المصطلح يشير إلى سواد الأحذية التي كان يرتديها المستوطنون الفرنسيون بالمقارنة مع أقدام الجزائريين الحفاة أصحاب الأرض، تزعم نظرية أخرى أن التسمية ترجع إلى طريقة المحتلين الفرنسيين في اعتصار عناقيد العنب بالأرجل لإنتاج النبيذ. [المترجم].

بحر الصين الجنوبي بلا هدف محدد. وعلى رغم أن هذه المعضلة ظلت موضوعا مستعصيا على الحل فترةً ليست بالقصيرة البتة، فإن الولايات المتحدة تبنت حقا حلا مؤقتا أنقذ أرواح كثير من هؤلاء المساكين، حيث مارست ضغوطا سياسية على الدول المعنية وحضّتها على منح اللاجئين إقامة مؤقتة وتقديم ضمانات باحتمال حصولهم على حق اللجوء مستقبلا.

كما أجبرت رغبة الهروب من الأنظمة الشيوعية ومن أنظمة أخرى منتشرة في العالم كثيرا من الأفراد على ركوب البحر طلبا للجوء. فعلى سبيل المثال حاول نحو 5500 من مواطني جمهورية ألمانيا الديموقراطية [ألمانيا الشرقية سابقا] الهروب عبر بحر البلطيق، بيد أن واحدا من كل عشرة من هؤلاء وصل الدنمارك أو ولاية شلسفيك هولشتاين في ألمانيا الغربية سابقا، فيما لقي كثير منهم حتفهم غرقا، أو أُدخلوا السجونَ بعدما قبض عليهم سلاح البحرية التابع لألمانيا الشرقية.

واتخذ الفرار من كوبا عبر البحر وإلى فلوريدا بنحو مخصوص أبعادا متزايدة، كما ينطبق الأمر على موجات الفرار من هايتي إلى الولايات المتحدة في الزمن التالي. علما أن الولايات المتحدة بذلت كثيرا من الجهود للحيلولة دون وصول الفارين من هايتي إلى ترابها الوطني. وسعت أستراليا أيضا إلى الحد من هجرة الوافدين بأعداد متزايدة من بنغلادش وأفغانستان أو من إندونيسيا، ولهذا الغرض استُحدِث أسلوب جديد بات يُعرَف باسم «حل المحيط الهادئ» (Pacific Solution): إما أن تُمنع سفن المهاجرين من الوصول إلى سواحل البلاد المستهدفة، وإما أن تُعاد إلى إندونيسيا، وإما أن يُحتَجز المهاجرون في مراكز تجميع تقع في جمهورية ناورو أو في ماسوس التابعة لغينيا الجديدة إلى حين عودتهم إلى ديارهم طواعية، أو حصولهم في يوم من الأيام على حق اللجوء، وبقدر تعلُّق الأمر بالمحتجزين في غينيا الجديدة ينسحب حقهم في الإقامة المؤقتة، أي في «مركز من مراكز التجمع»، على غينيا الجديدة فقط وليس على أستراليا[8].

وعلى رغم هذا كله لايزال كثير من بني البشر يفرون عبر المحيط الهندي، وبالأخص من بنغلادش وميانمار، وذلك على أمل الوصول إلى تايلاند وماليزيا وإندونيسيا. تجدر الإشارة إلى أن الحرب في اليمن الدائرة رحاها منذ مارس 2015 قد أدت في بعض الأحيان إلى أن يهاجر 45 ألف يمني عبر البحر إلى بلدان جرت

العادة على أن يفر منها مواطنوها أنفسهم: إلى الصومال وجيبوتي. بيد أن هذا الرقم يكاد يكون جزءا ضئيلا مقارنة بالهجرة الأفريقية الداخلية؛ فالتقديرات الحالية (تقديرات العام 2013) تشير إلى أن 18.6 مليون أفريقي لاجئون في أوطانهم أو مشردون في إحدى دول الجوار.

3- ناقلات وحمولات

لا تأتي المخاطر من الحروب والعنف والتهجير فقط، فالرحلات البحرية - باعتبارها شرطا ضروريا للعولمة - باتت تشكل عبئا على البحار وعلى نظامها البيئي، وباتت من ثم تشكل خطرا على سلامة بني البشر أنفسهم.

لقد سجلت حركة السفن، أو بالأحرى سجل الشحن البحري في جميع بحار العالم في القرن العشرين وفي مستهل القرن الحادي والعشرين ارتفاعات متواصلة. وبالدرجة الأولى يمكن أن تُعزَى هذه الظاهرة إلى التزايد الكبير في أحجام السفن، أي، بتعبير أدق، إلى التزايد الكبير في طاقات السفن الاستيعابية. وفيما ارتفع إجمالي حمولة السفن التجارية (Gross Tonnage) خلال الفترة الواقعة بين العامين 1880 و2008 من 700 طن إلى ما يزيد على 24 ألف طن في المتوسط، زادت سرعة هذه السفن إلى أربعة أضعاف فقط. فالأمواج وقوة التيارات المائية أعاقت، في كثير من الأحيان، قدرات السفن على زيادة سرعة تحركها. بهذا المعنى كان التحول من السفينة الشراعية إلى السفينة البخارية هو العامل الذي ساعد على تحرك السفن بنحو ليس أسرع فقط بل جدير بالثقة والاطمئنان أيضا. ومنذ ذلك الوقت فصاعدا رفعت السفن البخارية سرعتها رويدا رويدا وعلى مهل ملموس. ومع ارتفاع حجم وإجمالي حمولات السفن ازداد أيضا وزن السفن. وقد بدأ هذا التطور في خمسينيات القرن العشرين مع بناء ناقلات النفط العملاقة.

وكانت الحرب الكورية هي المحرك الرئيس، وذلك لأن هذه الحرب كانت قد جعلت من نقل البترول عبر المحيط الهادئ ضرورة لا بد منها، كما أسهمت موجة التأميم الثانية، التي تعرضت لها شركات البترول البريطانية في الخليج العربي، في حدوث تحولات ملحوظة في الطلب على وسائل نقل البترول. ومن ذلك الحين فصاعدا انتفت الحاجة إلى تشييد صناعات التكرير بجوار حقول البترول، وساد التوجُّه الآن

إلى تشييد مصانع التكرير بالقرب من مستهلكي البترول في أوروبا واليابان. وغني عن البيان أن هذا التحول استلزم من ثم نقل البترول الخام عبر بحار ومحيطات العالم. ولما كانت ناقلات البترول العملاقة أكثر ربحية مقارنة بناقلات البترول الصغيرة، تزايدت بنحو متواصلٍ أحجامُ وحمولات الناقلات العملاقة، بيد أن هذه التطورات تعرقلت على خلفية أزمة البترول التي شهدها العالم في سبعينيات وثمانينيات القرن العشرين. ولم يعُد إجمالي حمولات الأساطيل الخاصة بنقل البترول إلى سابق عهده إلا في العام 2004، حيث بلغت حمولات الناقلات المستوى الذي كانت عليه في العام 1980. وفيما كانت الولايات المتحدة الأمريكية في الفترة الواقعة بين الحربين العالميتين الأولى والثانية أكبر دولة في نقل البترول، تحيَّنت الشركات اليونانية والنرويجية بعد الحرب العالمية الثانية الفرص المناسبة لإزاحة الولايات المتحدة عن مكانتها الريادية في هذا المجال.

وانتشرت ظاهرة أخرى في عالم الناقلات فيما يُطلَق عليه «عَلَم الملاءمة»(*)، والمقصود بهذه الظاهرة هو تسجيل السفينة في دولة غير دولة مالك السفينة، أي تسجيلها تحت راية دولة أخرى تفاديا للقوانين الضريبية غير المناسبة السائدة في دولة مالك السفينة. وبهذا النحو أضحت بنما وليبيريا وسنغافورة من أهم الدول المسجَّلة فيها السفنُ التجارية عامة، والصهريجية منها على وجه التحديد، على الرغم من أن أصحاب هذه السفن يقيمون في اليونان أو اليابان أو الصين أو ألمانيا(9). وقد أدت الكوارث التي تتعرض لها الناقلات وآثارها في البحار والسواحل - مثل كارثة السفينة «إموكو كاديز» أمام السواحل البريطانية، وهي سفينة ترفع العلم الليبيري - إلى إثارة ضجة كبيرة وتوجيه انتقادات شديدة لمعايير الأمان المتبعة في السفن التي ترفع راية المواءمة الرخيصة. والملاحظ أن رفع علم المواءمة قد بات أمرا مألوفا في السفن الناقلة للبضائع الجافة وفي الناقلات متعددة الأغراض (Trocken-und Stückgutfrachter).

لقد أدى النمو الذي سجله الاقتصاد العالمي منذ العام 1945 إلى ازدهار الطلب الدولي على الموارد الخام، وصعَّد الحاجة إلى مساحات تحميل أوسع. لذا ارتفع نقل

(*) تسمى في الإنجليزية Flags of Cinvenience. [المترجم].

المواد الخام المستعملة في الإنتاج الصناعي إلى أربعة أضعاف خلال الفترة الواقعة بين العامين 1960 و1990: ففيما تولت سفن الشحن نقل خامات الحديد من أمريكا الجنوبية ومن الهند وأستراليا إلى أوروبا واليابان استُعيض في الوقت ذاته تقريبا عن فحم بريطانيا بفحم مستورد من الولايات المتحدة أو من أستراليا[10].

وتعرضت رحلات الشحن البحري لثورة عميقة الأبعاد بفعل ابتداع حاويات الشحن المتعددة الوسائط، وتطوير السفن الناقلة لهذه الحاويات. وكانت فكرة استعمال الحاويات من بنات أفكار رجل الأعمال الأمريكي مالكوم ماكلين Malcolm McLean، فهو الذي اهتدى إلى أن استعمال الحاويات في مجال النقل يسهل كثيرا تحميل وتفريغ السفن، وذلك لأن المواد المختلفة لم تَعُدْ تُشحَن وتُفرَّغ بنحوٍ جزئيٍّ، أي قطعة بعد قطعة، بل بنحو جماعي. أضف إلى هذا أنه من السهل نقل الحاويات بواسطة السكك الحديد أو عربات النقل إلى السفينة المعنية. وفي بادئ الأمر استُعمِلت الحاويات في النقل المحاذي للسواحل الأمريكية عبر وضعها على سطح السفن. ولكن منذ أواخر ستينيات القرن العشرين أعيد تصميم هياكل السفن بنحو أتاح وضع الحاويات داخل مساحة التحميل. ولم يدُم الأمر طويلا حتى حان الاهتداء إلى سفن مصممة بالكامل لنقل الحاويات فقط. والجدير بالذكر هو أن هذه السفن أضحت في القرن الحادي والعشرين تتسع لنقل 14 ألف حاوية نمطية (Twebty-Foot Equivalent Units)، علما أن طول الحاوية الواحدة يبلغ 6 أمتار تقريبا.

والملاحظ هو أن شركات النقل البحري مثل الشركة الدنماركية «ميرسك سيلاند» (Maersk-Sealand) قد تكفلت بنقل الحاويات حول العالم (-Round the World Containerdienste) أي على وجه التحديد من الولايات المتحدة الأمريكية وعبر البحر المتوسط مرورا بقناة السويس وسنغافورة وهونغ كونغ وتايوان إلى الساحل الغربي من الولايات المتحدة والعودة عبر اليابان. تجدر الإشارة إلى أن الثورة في مجال الحاويات لم تترك آثارها في النقل البحري العالمي فقط، بل في الموانئ أيضا، إذ شُيِّدت على السواحل صالات خاصة بعيدا عن الموانئ القديمة. فبفعل هذه التطورات تقلصت الأوقات التي تقضيها السفن راسية في الموانئ، وتقلصت أيضا ساعات الفراغ التي يستطيع العاملون قضاءها خارج سفنهم[11]. بيد أن أهم هذه التحولات

انعكس على عدد البحارة أنفسهم، أي على الأفراد العاملين على متون السفن. فإذا كانت العادة جرت في مطلع القرن التاسع عشر على أن يعمل في سفينة شراعية كبيرة الحجم ذات حمولة تبلغ 400 طن 13 بحارا، أضحى هذا العدد (13 بحارا) كافيا في اليوم الحاضر للنهوض بحاجة سفينة حاويات شبيهة بسفينة «Emma Maersk» التابعة للشركة الدنماركية «ميرسك سيلاند» (Maersk-Sealand) التي تتسع لنقل 14 ألف حاوية نمطية (أو لنقل إن حمولتها تبلغ - بأقصى حد - 420 ألف طن).

على صعيد آخر وبدءا من القرن التاسع عشر أخذت أسعار الشحن تسجل انخفاضات متتالية. واستمرت هذه الانخفاضات حتى القرن العشرين. فعلى سبيل المثال انخفضت بين العامين 1950 و2000 كلفة نقل الحبوب بنحو 70 في المائة وكلفة نقل الفحم بنحو 80 في المائة. وعموما يعود ذلك بالدرجة الأولى إلى تشييد سفن أكبر، ومن ثم إلى امتلاك هذه السفن طاقاتِ شحن أعظم[12]. إن تراجع كلفة النقل البحري والانخفاض العالمي الذي طرأ - في الوقت ذاته - على أسعار المواد الخام سبَّب انتقال الإنتاج الصناعي إلى مناطق أخرى من العالم. فمنذ اندلاع الثورة الصناعية حتى خمسينيات القرن العشرين كان وجود الموارد الخام هو العامل الرئيس في تحديد مواقع الإنتاج. بيد أن إمكانيات النقل الجديدة أسبغت الآن على الدول التي تفتقر إلى المواد الأولية فرصا مناسبة لتنفيذ إنتاج صناعي واسع الأبعاد. لقد نشأت سلاسل إنتاج عالمية (Globale Güterketten) تقوم على الالتزامات المتفق عليها بين الأطراف المنتجة المنتشرة في عوالم بعيدة والأطراف المستهلكة لهذه المنتجات التزاماتٌ تتضمن وصول المواد الأولية والوسيطة والسلع الجاهزة حين الطلب وبلا أي تردد أو تأخير. إن عمليات النقل هذه ينهض بها نظام نقل بحري متشعب وسوق عالمية لعمالة بحرية، حيث كل واحد من أربعة بحارة يعملون على متون سفن العالم فلبيني[13].

4 - السفن السياحية والقصور العائمة

وفق الدراسة المقدمة من الرابطة الألمانية للمحافظة على سلامة البيئة (NABU) ساهمت 17 سفينة من أصل 20 سفينة سياحية غادرت أحواض الإنتاج حتى العام 2016 بأضرار صحية وبيئية وخيمة النتائج بنحو لافت للنظر، وذلك

لأن شركات الملاحة البحرية لا تعير اهتماما يُذكر لاستخدام أجهزة تنقية العادم (Katalysatoren) من السُّخام(*) أو لاستخدام المرشحات (الفلترات) الضرورية لمنع انبعاث أكسيد النيتروجين (Stickoxid): «فسفينة واحدة من السفن السياحية الحديثة (Cruise ship) تنفث - يوميا - سُخاما يعادل وزنه نحو 450 كيلوغراما، وتسبب انبعاثَ 5250 كيلوغراما من أكسيد النيتروجين، و7500 كيلوغرام من ثاني أكسيد الكبريت. ومن هذه الحقائق يستنتج المختصون أن العشرين سفينة من السفن السياحية الحديثة تلوث الهواء بمقدار يعادل التلوث الناجم عن نحو 120 مليون سيارة حديثة من السيارات الخاصة بنقل الأفراد»[14]، وتنسحب هذه النتائج على البحار وعلى الموانئ أيضا.

إن استخدام السفن الحديثة للسياحة في بحار العالم ظاهرة فتية نسبيا. فبعدما بات الأفراد، منذ ستينيات القرن العشرين، يفضلون بشكل متزايد وسائط النقل الجوية على وسائط النقل البحرية في تنقلاتهم في ربوع العالم المختلفة عاشت سفن الركاب حقبة ازدهار ملحوظ في ثمانينيات القرن العشرين. فبعد عودة الحياة إلى الرحلات الترفيهية القديمة عثرت سفن الركاب على مجال عمل جديد ونشاط اقتصادي واعد. ولأن السفن العابرة للمحيطات لم تعد قادرة على منافسة الطائرات فقد استثمرت شركات السفن الكثير من رأس مالها في تصنيع سفن متخصصة في المسائل الترفيهية وساعات الفراغ. وغني عن البيان أن هذه السفن اقتصرت في بادئ الأمر على تلبية حاجات زبائن يقفون في أعلى السلم الاجتماعي. ولكن، وابتداء من القرن العشرين، أمست هذه السفن تلبي حاجة جمهور عريض من الزبائن. وليس ثمة شك في أن نمو عدد المسافرين على متن هذه السفن، والتوسع الكبير في طاقاتها الاستيعابية، والأرباح الكبيرة التي تدرها السفن السياحية، خير دليل على النجاح الكبير الذي حققته في القرن الحادي والعشرين الصناعة السياحية البحرية الترفيهية. تجدر الإشارة إلى أن عدد المسافرين على متن هذه السفن السياحية قد بلغ على مستوى العالم أجمع في العام 2015 نحو 23 مليون راكب، وأن الشركات جنت منهم إيرادا قد بلغ نحو 40 مليار دولار أمريكي.

(*) السُّخام، أو السِّناج: جزيئات سوداء متبقية من الاحتراق غير التام للفحم أو النفط أو الخشب، أو أي نوع آخر من الوقود. وبشكل أساسي يتكون السخام من الكربون. [المترجم].

ومن ليست لديه رغبة في السفر على متن سفينة سياحية بات قادرا على السفر إلى أقاليم البحر المتوسط أو إلى جزر الكناري أو البحر الكاريبي مع شركة من شركات «الطيران العارض» (Charterfluggesellschaft)، حيث «قصور الأسرة» التي أضحت في القرنين التاسع عشر والعشرين منارات تشوه مناظر المناطق الواقعة على حواف سواحل خلابة، سواحل تكاد تكون من عالم الخيال. ولا يفصل هذه الرحلات الشاملة الكثير عن هجرة المتقاعدين وطالبي الراحة والاستجمام من البريطانيين والفرنسيين والألمان والهولنديين والسويديين والسويسريين إلى ضفاف البحر المتوسط. فهذه الضفاف أضحت منذ ثمانينيات القرن العشرين مأوى يستقطب حركة جماهيرية غيرت بشكل ملحوظ الهياكل السكانية المحلية، لاسيما أن هؤلاء المتقاعدين والسائحين لم يندمجوا في المجتمعات المحلية. هذا ومن الصعوبة بمكان تحديد كنه هوية هؤلاء المتقاعدين: أهم سائحون أم مهاجرون؟ فليس ثمة حد فاصل بين هذه الصفة وتلك، لاسيما أن الكثيرين من الألمان والبريطانيين يتأرجحون بين مواطنهم الأصلية وأماكن إقامتهم في بلدان الهجرة[15].

إن انعكاسات الأمور المذكورة أعلاه على البيئة لا يجوز التقليل من سلبياتها بأي حال من الأحوال، لاسيما أن سبل التخلص من النفايات غير مهيأة للتعامل بنجاح مع تدفق جماهير السائحين، أضف إلى هذا أن تشغيل أحواض السباحة أضحى يستحوذ على كميات معتبرة من المياه العذبة، وأن سقي الحدائق بات يستنزف المياه العذبة بنحو يصعب تصوره، ويؤدي إلى ندرة كبيرة في مياه الشرب.

من ناحية أخرى تساهم النفايات ومياه المجاري بنحو مخصوص في تلوث مياه البحار وفي تردي نوعية هذه المياه. فنحو 80 في المائة من مياه المجاري يصب في البحار من غير أن تنقى أو تصفى[16].

وفيما درج أبناء المدن الكبرى على مدى زمن طويل على الانتقال من المدن الكبرى إلى البحر شغفا منهم بأجواء البحر الهادئة وطبيعته النظيفة وهوائه النقي، أخذت الآن جماهير السائحين تنقل أجواء مدنها الكبرى إلى البحار وسواحلها بلا إقامة أي اعتبار إلى أن وسائل الترفيه الجديدة الدارجة في المدن الكبرى ستقضي إن عاجلا أو آجلا على العناصر المميزة لطبيعة المناطق الساحلية وعلى طبيعتها التقليدية بوصفها مناطق للراحة والاسترخاء. وتبعا لهذا وذاك لا عجب أن يحول

الاستجمام العديد من المرافق السياحية التي كانت الأجيال السابقة تحن إليها من صميم قلوبها إلى جزر على وشك الغرق تحت مياه البحر، فالوصول إلى جزر المحيط الهادئ والمحيط الهندي لم يعد يستغرق أكثر من بضع ساعات بالطائرة.

5 - الاستغلال والتخريب

في أبريل 2010 انفجرت في خليج المكسيك منصة النفط البحرية (بالعامية جهاز الحفر النفطي) المسماة «Deewater Horizon»[17]. وعلى خلفية هذا الحدث المروع الذي سبب تسرب 800 مليون لتر من البترول انخفض محتوى الأكسجين في البحر بنحو عظيم مشكلا خطرا كبيرا على حياة طيور البحر والأسماك والمحار في خليج المكسيك. وعممت الإدارة الأمريكية قرارا يقضي بتعليق عمليات الحفر في أعماق البحار. غير أن سلطة قضائية في ولاية لويزيانا ألغت العمل بقرار الحكومة الاتحادية. تجدر الإشارة هنا إلى أن استخراج البترول من البحر قد بدأ في وقت مبكر نسبيا في أواخر القرن التاسع عشر. ففي تلك الحقبة المبكرة شرع هنري ل. ويليامز (Henry L. Williams) يستخرج البترول من الحقول الواقعة قبالة ساحل سانتا بربارة في ولاية كاليفورنيا. في بادئ الأمر انحصر استخراج البترول على المناطق الساحلية ومناطق المياه الضحلة. غير أن الحالة تغيرت بعد الحرب العالمية الثانية، حيث بدأ استخراج الغاز الطبيعي من البحر أيضا. ومع مرور الأيام استُخرج البترول والغاز الطبيعي من حقول بحرية يزيد عمقها على 1500 متر باستخدام منصات نفط خاصة بعيدة عن الشاطئ (spezielle Offshore-Bohrplattformen) [أي جهاز الحفر النفطي]. ولنقْلِ الإنتاج عبْر مسافات بعيدة إلى المستهلكين أخذت شركات البترول تنشر في قاع البحار خطوط أنابيب تعبر خليج المكسيك أو بحر البلطيق أو البحر المتوسط على سبيل المثال. من ناحية أخرى عُقِدت في سبعينيات القرن العشرين آمال كبيرة على نقل المنغنيز (Mangan) المستخرج من أعماق البحر بواسطة شبكة أنابيب واسعة. بيد أن الواقع العملي أثبت فشل هذا المشروع، وذلك لأنه لم يكن مشروعا اقتصاديا، أي لم يكن مشروعا قادرا على تحقيق معدل ربحية مُجزٍ.

كما أُخِذت في الاعتبار إمكانية استخدام البحر للحصول على الطاقة البديلة. فتوليد الطاقة الكهربائية من خلال محطات تستعمل مدى المد والجزر، أي تستعمل

- من ثم - الطاقة المتولدة عن دوران الكرة الأرضية لتوليد الطاقة الكهربائية، قد تبين لاحقا أنه مشروع ينطوي على سلبيات متعددة، فهذه المحطات تلحق الضرر بما في الشواطئ من مجموعات نباتية وتنوع حيواني. على الصعيد نفسه ازدهرت من ثم المشاريع الرامية إلى تشييد محطات توليد للكهرباء تعمل بطاقة الرياح، وانتشرت هذه المحطات على السواحل، وفي مناطق بعيدة عن سواحل أقاليم بحر الشمال وبحر البلطيق والأطلسي أيضا (Offshote-Bereiche). بيد أن من مسلّمات الأمور أن هذه المحطات لن تكون لها قيمة اقتصادية تُذكر إذا لم تُربَط بشبكة كابلات تنقل الطاقة الكهربائية المتولدة إلى المستهلكين، أي أنها هي الأخرى تفرض وجود كابلات منتشرة في قاع البحار والمحيطات[18].

على صعيد آخر عُقدت آمال كبيرة على الاستعانة بالرياح والمصادر الأخرى لتوليد الطاقة المتجددة للحد من تغير المناخ الذي بات يهدد البحار بنحو كبير؛ أي بات يهدد مكونا مهما وجزءا لا يتجزأ من مكونات المناخ العالمي. فالبحار تنتج نحو نصف الأكسجين الذي نتنفسه. وفي الوقت ذاته تعيق البحار الاحترار العالمي [أو الاحتباس الحراري[*] كما يقال أيضا] (Globale Erwärmung)، وذلك لأنها تمتص نحو ثلث ما ننتج من ثاني أكسيد الكربون CO_2. وعلى رغم هذا كله لاتزال المخاطر تحف بالبحار بنحو غير مسبوق: فسطح البحر يرتفع بنحو متواصل والبحار أمست عرضة لاحترار مستمر وتحمُّض[**] يتأتى من الامتصاص المتصاعد لغاز ثاني أكسيد الكربون. وهكذا يزداد التلوث وخامةً، وتموت بعض مكونات البحار بفعل اختفاء الأكسجين. علاوة على ذلك يتخطى استغلال البحار الحدود التي تضمن الحد الأدنى لعناصر الاستدامة.

لم تعد البحار قادرة على تجديد نفسها بنفسها. لذا لا مجال للشك في أن ذلك سيؤدي إلى نتائج بالغة الخطورة بالنسبة إلى التنوع البيولوجي والحيوي وبالنسبة

(*) الاحترار العالمي أو الاحتباس الحراري هو زيادة درجة الحرارة السطحية المتوسطة في العالم مع زيادة كمية ثاني أكسيد الكربون، والميثان، وبعض الغازات الأخرى في الجو. وتسمى هذه الغازات بالغازات الدفيئة لأنها تساهم في تدفئة جو الأرض السطحي أي تساهم في الظاهرة التي باتت تسمى الاحتباس الحراري. [المترجم].

(**) تحمُّض البحار والمحيطات هو اسم أطلق على التناقص الجاري للأس الهيدروجيني للمحيطات الأرضية، وذلك بفعل زيادة امتصاص المحيطات لثاني أكسيد الكربون من الغلاف الجوي. [المترجم].

إلى النظام البيئي أيضا. لقد امتصت البحار خلال المائتي عام الأخيرة نحو ثلث ثاني أكسيد الكربون المتأتي بنحو متصاعد من مصادر بشرية، غير أن هذا التطور أفضى إلى استمرار تحمض البحار، وبات يهدد حياة السلطعون والمرجان والعديد من التجمعات السمكية والسلسلة الغذائية المعتادة لدى بني البشر. وغني عن البيان أن خفض التحمض المتصاعد يفرض على البشرية أن تعمل على خفض انبعاث غاز ثاني أكسيد الكربون، وثمة أوجه شبه بين هذه التطورات والآثار الناجمة عن الاحترار العالمي، فالبحار امتصت خلال القرنين الأخيرين نحو 80 في المائة من الحرارة الخارجية. وعلى رغم أن ذلك يساهم في خفض الاحتباس الحراري (الاحترار العالمي)، فإن ارتفاع درجة حرارة المحيطات ينطوي على مخاطر متعددة. فعلاوة على ارتفاع منسوب، أي مستوى، سطح البحر هناك أيضا التغيرات التي تطرأ على الطقس، أعني تزايد الأعاصير والعواصف الاستوائية على سبيل المثال. وعلى رغم أن الخبراء غير متفقين على ما إذا كان عدد العواصف والأعاصير قد تزايد فعلا، فإنهم متفقون على أن شدة العواصف والأعاصير ستتزايد بنحو ملحوظ وأكيد مستقبلا، كما لا يجوز غض النظر عن تأثير هذه المتغيرات على الشعاب المرجانية والثروة السمكية. فعلى خلفية ارتفاع درجة الحرارة على سطح البحار والمحيطات تنتقل التجمعات السمكية إلى مناطق بحرية أعمق وأقل دفئا. أضف إلى هذا أن ألوان الشعاب المرجانية تبهت وتفقد الكثير من رونقها وتموت بسبب احترار البحار والمحيطات. كما تفقد الشعاب المرجانية الكثير من أهميتها باعتبارها مادة غذائية رئيسة للكثير من الكائنات البحرية وباعتبارها ركنا أساسيا في حماية الجزر والشواطئ من الآثار السلبية الناتجة عن العواصف والفيضانات[19].

على صعيد آخر ثمة علاقة وثيقة بين ارتفاع درجات الحرارة على سطح الأرض وارتفاع منسوب سطح البحر، فمن ناحية تزداد المياه دفئا وتتمدد أكثر، ومن ناحية أخرى يؤدي ذوبان الأنهار والحقول الجليدية إلى ارتفاع كمية المياه في البحار والمحيطات. وبدوره يسفر ذلك عن تآكل، أي انجراف، بعض الشواطئ والسواحل شديدة الانحدار وعن فيضانات يصحبها هبوب رياح عاتية غالبا ما تعانيها بلدان ساحلية لا تعلو كثيرا عن مستوى سطح البحر، أعني بلدانا على غرار هولندا (البلاد المسماة أيضا الأراضي المنخفضة) وبنغلادش وإندونيسيا وجزر

تعاني الأمرّين من الفيضانات والأحوال الجوية المتطرفة. فبين العامين 1850 و2000 ارتفع مستوى سطح البحر بنحو 25 سنتيمترا، علما أنه ارتفع سنويا خلال الفترة الواقعة بين العامين 1961 و2003 بما يساوي 1.8 مليمتر فقط، وأنه سجل في الأعوام التالية ارتفاعا بلغ سنويا 2.5 مليمتر، وليس في مقدورنا التكهن بالمستوى الذي سيكون عليه سطح البحار والمحيطات ولا بسرعة ارتفاع مستوى سطح البحر، فالأمر يتوقف على المسار الذي ستتخذه التغيرات المناخية. وفيما ينطلق بعض الخبراء من ارتفاع يبلغ 0.4 متر يرى خبراء آخرون أن هذا الارتفاع سيتراوح حتى العام 2100 بين 0.9 و1.3 متر. تجدر الإشارة إلى أن ذوبان الصفيحة الجليدية في جزيرة غرينلاند سيؤدي إلى ارتفاع منسوب سطح البحر بأكثر من 7 أمتار، وأن ذوبان الجليد المتراكم في القطب الجنوبي سيسبب ارتفاع مستوى سطح البحر بأكثر من 56 مترا.

حتى إن أخذنا في الحسبان أننا نتحدث عن تطورات متخيلة لا واقع عمليا يسندها، فإن من حقائق الأمور أيضا أن مئات الملايين من بني البشر سيعانون الأمرّين في جنوب وجنوب شرقي آسيا بسبب ظاهرة لم يساهموا فيها من قريب ولا من بعيد - أعني ظاهرة تغير المناخ وارتفاع مستوى سطح البحار والمحيطات - وذلك لأنه سيتعين عليهم النزوح عن ديارهم المطلة على السواحل أو لأن فيضانات المياه المالحة قد قضت على مياههم الجوفية وعلى مساحات شاسعة من أراضيهم الصالحة لزراعة الأرز. إن دولا تقع في جزر لا تعلو عن سطح البحر أكثر من مترين مثل المالديف وتوفالو (Tuvalu) وكيريباس أو كيريباتي (Kiribati) ستبتلعها البحار بكل تأكيد في يوم من الأيام؛ وهناك مدن عملاقة على شاكلة شانغهاي لا بد لها من أن تجهز نفسها وتواجه الأمر الواقع وذلك من خلال تشييد سدود باهظة الكلفة لتحمي نفسها – قبل فوات الأوان - من سيل مغرق وطوفان لا قدرة لها على مواجهته[20].

6 - الإثراء الغذائي وتلوث المياه

يكمن الخطر الآخر المحدق بالثروات البحرية فيما يسمى الإثراء الغذائي (Eutrophierung) أو الإفراط في استعمال الأسمدة. ويدور الموضوع هاهنا حول

تزويد الماء بعناصر غذائية معدنية مصدرها فوسفات ونترات موجودة في سماد يُستخدم لتحسين تربة المزارع، وانجراف هذا السماد مع المياه الملوثة وبفعل هطول الأمطار إلى الأنهار وانتقالها من هناك إلى البحر في نهاية المطاف. وإذا ما فعلت فعلها الانبعاثات الآتية من الهواء، وصاحَبَها في الوقت ذاته ارتفاعٌ متواصل في كمية السماد المستعمل وارتفاعٌ مستمر في حرارة سطح البحر، فليس ثمة شك في أن ذلك سيؤدي إلى نمو النباتات ونمو الطحالب على وجه الخصوص. ومن نافلة القول الإشارة في هذا السياق إلى أن تصاعد كثافة الطحالب يؤدي إلى نقص حاد في كمية الأكسجين ويدفع تجمعات الكائنات البحرية إلى الهرب من بيئتها المعتادة، وإلى موت مناطق شاسعة في البحر.

وعلى المستوى العالمي يبلغ عدد «مناطق الموت» هذه نحو 500 منطقة حاليا. وتحتل مكان الصدارة في قائمة «مناطق الموت» مناطقُ من قبيل خليج نيويورك وخليج مونتيفيديو (Montivideo) ومصب نهر يانغتسي (Yangtse) وأجزاء شاسعة من بحر البلطيق. فبفعل ندرة اختلاط مياه بحر الشمال بمياه بحر البلطيق زادت في بحر البلطيق مساحة مناطق الموت من 5 آلاف كيلومتر مربع بين العامين 1898 و2012 إلى 60 ألف كيلومتر مربع[21]، بيد أن تسرب مياه بحر الشمال المالحة إلى بحر البلطيق في العديد من المرات خلال العام 2014 ساهم بنحو فعال في ارتفاع نسبة الأكسجين في بحر البلطيق ثانية ومكّن العديد من الكائنات الحية من العودة إلى مجالها الحيوي.

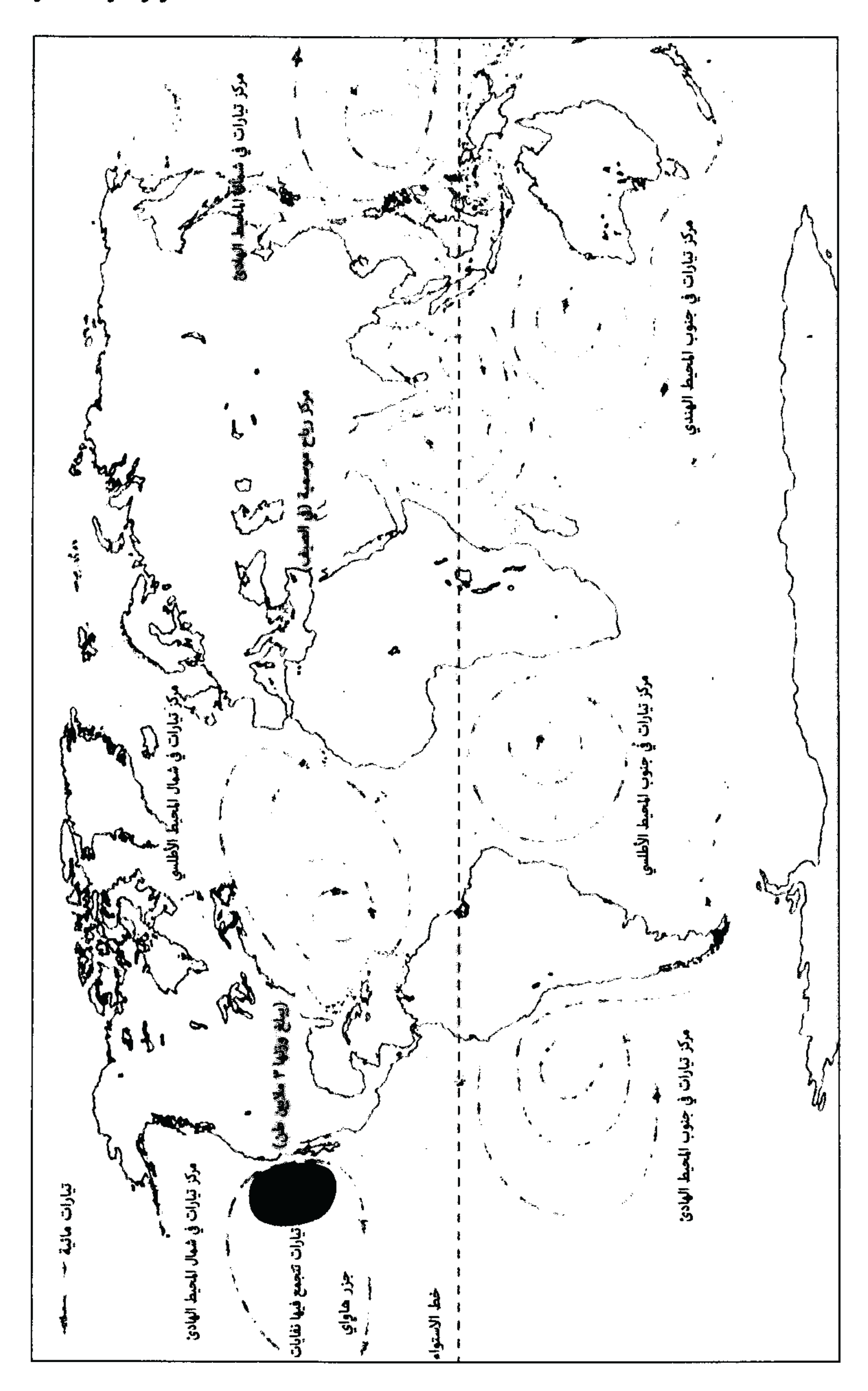
إن سبب تلوث البحار يعود إلى المناطق البرية وفي القطاع الزراعي بالدرجة الأولى، كما يؤدي رمي مخلفات نووية مشبعة دورا لا يستهان به في تلوث البحار. أضف إلى ذلك التسربات النفطية الناتجة عن الكوارث التي تتعرض لها السفن الصهريجية [أي ناقلات البترول بالدرجة الأولى]، وعن عمليات الحفر في البحار للتنقيب عن النفط وتنظيف العديد من طواقم ناقلات البترول سفنَهم في عرض البحار. كما يزيد تلوث البحار من خلال المعادن الثقيلة والنفايات الصناعية والسوائل الكيميائية ونواتج الحفريات في بحر الشمال. كما تتسرب إلى البحار مبيدات الحشرات (DDT) واللدان (PCB)(*) تاركة آثارا وخيمة

(*) أي المادة الملينة للخميرة التي تنتج منها المواد البلاستيكية. [المترجم].

في التجمعات السمكية وكلاب البحر والطيور البحرية. على صعيد آخر، وبدلا من أن تساهم هي نفسها في تنقية المياه من المواد الضارة، باتت الأسماك والصدفات البحرية تخزن في أحشائها مقادير كبيرة من سموم خطرة؛ من هنا فإن الإكثار من استهلاك السمك صار يعنى تناول الكثير من اللدان (PCB). وفي كثير من الأحيان صارت الأسماك ورنجة بحر البلطيق بنحو مخصوص تحمل في أحشائها اللدان بمقادير تتعارض كليةً مع شروط سلامة التغذية البشرية المتعارف عليها في لوائح الاتحاد الأوروبي[22].

وثمة خطر آخر توجهت إليه الأنظار في الآونة الأخيرة وهو تلوث المحيطات بالنفايات البلاستيكية. والملاحظ هو أن إنتاج البلاستيك بات - منذ إنتاجه أول مرة في العام 1950 - يتضاعف كل 11 سنة، وأن كميةً عظيمةً منه قد تسربت إلى البحار. ففي جميع المحيطات صارت توجد في كل كيلومتر مربع 580 ألف منتج بلاستيكي؛ علما أن هذه المنتجات لا تتلف وتختفي نهائيا قبل مرور العديد من القرون(*). وعلى الرغم من أن جزءا معتبرا من هذا البلاستيك قد بات يركد في قاع البحار فإن النفايات البلاستيكية أضحت تتحرك مع أمواج البحار والمحيطات، وأخذت تنتشر على الشواطئ وتطفو على المياه المحيطة بالموانئ بكثافة متصاعدة. وأصبح انتشار البلاستيك في البحار والمحيطات يُعرِّض عالم الكائنات البحرية لمخاطر تتزايد شدتها باستمرار وبنحو غير مسبوق. فسواء تحدثنا عن الميكروبات أو عن الحيتان فإن الملاحظ هو أن النفايات البلاستيكية موجودة في أحشاء جميع الكائنات، وذلك لأن هذه النفايات موجودة في جميع المواد التي تتغذى منها هذه الكائنات. وغني عن البيان أن تناول البلاستيك في سياق الغذاء اليومي يؤدي إلى تسمم وأضرار دائمة في الجهاز الهضمي للكائنات البحرية. على صعيد آخر فإن ثلثي الطيور البحرية تأكل مواد بلاستيكية وجميع هذه الطيور تقريبا ستكون ملوثة بنفايات بلاستيكية[23]. والحل الوحيد للتعامل مع هذا الوباء يكمن في خفض إنتاج البلاستيك، وفي حث سكان السواحل والمسافرين على متون السفن السياحية الحديثة (Cruise ship) على خفض استعمال المنتجات البلاستيكية.

(*) أي أن عمر مادتها الأولية يبلغ مئات السنين. [المترجم].



الخريطة (19): تيارات تتجمع فيها نفايات

7 - استنزاف ثروات البحار

غني عن البيان أن تلوث البحار وارتفاع درجة حرارة سطوح المحيطات والبحار يخلفان وراءهما آثارا دائمة في الثروة السمكية في جميع ربوع المعمورة، بيد أن من حقائق الأمور أيضا أن الثروة السمكية مهددة أصلا بفعل استنزافها بكثافة كبيرة من قبل الصيادين والمستهلكين، ففي العديد من ربوع العالم «تقع في شباك» الصيادين أسماك تزيد كمياتها على قدرة الثروة السمكية على تجديد نفسها بنفسها. لقد سبب تطور أساليب الصيد الجديدة في الحقب المتأخرة من القرن التاسع عشر تراجعَ ثروة المحيط الأطلسي من سمك القد (Kabeljaubestände) بنحو كبير، لاسيما أن الصيادين اليابانيين دأبوا على استخدام شبكات صيد تسحبها سفن أعالي البحار خلفها (Trawler). فبأساليب الصيد هذه سبب الصيادون اليابانيون تراجعَ الثروة السمكية في جنوب شرقي آسيا بنحو غير مسبوق. وخلال القرن التاسع عشر، على وجه التحديد، أُبيدَت بالكامل تقريبا الثروة المتاحة في المحيط الهادئ من القضاعات البحرية والحيتان وكلاب البحر، وذلك لإشباع طلب الأسواق الصينية والأمريكية[24].

وفي الزمن التالي للحرب العالمية الثانية انتعش صيد الأسماك في بادئ الأمر في المناطق البحرية القريبة من سواحل أوروبا وأمريكا الشمالية واليابان، وازدهر من ثم وبسرعة كبيرة في بقية بحار العالم. إن هذه الثورة الثانية في صيد الأسماك ارتكزت على اتساع مجال الصيد البحري من جديد وعلى القدرة على الصيد في أعماق البحار بسبب اهتداء سفن الصيد إلى إمكانية سحب الشباك خلفها. كما أدت دورا جوهريا إعادةُ بناء سفن الصيد بحيث تكون مصانع يُقطّع فيها السمك ويُجمَّد ويُحوّل إلى مسحوق [إلى ما يسمى طحين السمك]. وارتفع الطلب على مسحوق السمك، وذلك لأنه بات يُستخدم علفا للأسماك ومصدرا لاستخلاص زيت السمك. واستنزفت أساطيل الصيد اليابانية والسوفييتية الثروة السمكية في جميع بحار ومحيطات العالم، ولم تتوقف عن هذا النهج إلا بعدما صادق العديد من دول العالم على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار العائدة إلى العام 1982، فهذه المعاهدة أقرت بحق الدول الساحلية في استخراج الثروات الطبيعية وصيد الأسماك في منطقة لا تبعد أكثر من 200 ميل عن الجرف القاري، بيد أنها لم تضع حدودا قصوى لكمية الصيد البحري داخل منطقة المائتي ميل[25].

لقد بلغت كميات الصيد البحري ذروتها في العام 1996، إذ بلغت هذه الكمية حينذاك 86.3 مليون طن؛ وفي العام 2010 على وجه التحديد انخفضت الكمية إلى 79.5 مليون طن. وفي الزمن الحاضر يعمل على مستوى العالم أجمع نحو 45 مليون فرد في صيد السمك؛ علما أن الأغلبية العظمى منهم هم من صغار الصيادين، وأن 85 في المائة منهم يعيشون في آسيا؛ والملاحظ هو أن التقديرات الخاصة بتراجع الثروة السمكية تختلف من مصدر إلى آخر: ففيما يرى بعض الخبراء أن هذه الثروة قد تراجعت بما يعادل 50 في المائة، تؤكد منظمة الأغذية والزراعة التابعة للأمم المتحدة (الفاو) (Food and Agriculture Organization of the United Nations, FAO) أن 87 في المائة من الثروة السمكية قد استُنزِفت فعلا. وبالنسبة إلى البحار الأوروبية نعثر على تقديرات مشابهة (88 في المائة)، علما أن استنزاف هذه الثروة كان في حدود ضيقة حتى العام 1970 بقدر تعلق الأمر بالبحار الأوروبية. من ناحية أخرى تبنى الاتحاد الأوروبي لسوء حظ الصيادين قواعد متشددة تضع حدودا قصوى لحصص الأسماك الجائز صيدها سنويا. فعلى خلفية تقارير الخبراء الفنيين تقدم المفوضية الأوروبية توصيات تدور حول حصص صيد الأسماك على غرار التوصية الصادرة عنها في العام 2016 والقاضية بضرورة خفض صيد 28 نوعا من الثروة السمكية. أما بالنسبة إلى أنواع السمك الأخرى فإن المفوضية أوصت بالمحافظة أو بزيادة حصة الصيد المتعلقة بخمسة وثلاثين نوعا من هذه الأسماك. ومن خلال زيادة حصة الأسماك الجائز صيدها أتاحت المفوضية لصيادي السمك الفرصة المناسبة لأن يعوضوا ما فقدوه من جراء خفض حصص أنواع السمك الأخرى. أضف إلى هذا أن زيادة حصص السمك المجاز صيده دليل يشهد على أن أزمة الثروة السمكية قد شهدت انفراجا. وفي المقابل يشير خفض حصة صيد الأسماك الأخرى - حصة صيد سمك القد (Kabeljaubestände) وسمك موسى (Seezunge) في البحر الأيرلندي (Irischer See) وفي خليج غاسكونيا (Biskaya) على سبيل المثال - إلى أن الثروة من هذه الأنواع السمكية لاتزال عرضةً لخطر محدق[26]. إن سياسة دولية تسترشد بسياسة الاتحاد الأوروبي في تنظيم الصيد البحري هي السياسة المناسبة للحفاظ على ثروة العالم السمكية وعلى تأمين سد حاجة سكان المعمورة إلى البروتينات[27].

ملخص الدراسة

تربط البحار منذ قديم الزمان أقاليم العالمِ بعضها ببعض، وذلك من خلال إتاحتها الفرصةَ لنقل السلع والأفراد إلى أقاليم نائية، إلى أقاليم تقع في أقاصي المعمورة. فلولا الملاحة البحرية لما كانت هناك عولمة، وتبقى هذه الحقيقة قائمة حتى إن اختلفنا بشأن الحقبة التي شهدت انطلاقة العولمة. ففي العصر الحاضر أيضا تنقل الوسائط البحرية نحو 90 في المائة من البضائع المُتاجَر بها عالميا.

بيد أن أهمية البحار تتجاوز بكثيرٍ دورَها باعتبارها وسيلة نقل. فالعمليات التجاريةُ تركت طابعها على مختلف المجتمعات وأسهمت في نشأة مجتمعات جديدة على هذا الساحل أو ذاك. وبنحو مميز يهتم المؤرخ بالمجتمعات التي يرتبط بعضها بالبعض الآخر، ببحر أو بعدة بحار، ويدرس بنحو مكثفٍ خصائصَ العلاقات المتبادلة بين هذه المجتمعات.

«إلى جانب وظائف البحر باعتباره مصدرا للموارد والثروات ووسيلةً للنقل وفضاءً للتواصل... بات البحر يؤثر أيضا في تطور المناخ العالمي»

وللوقوف على هذه النواحي تعرفنا على أمثلة كثيرة في هذا المؤلَّف. فالتجار كانوا أول من عبَر البحر طواعية، من ناحية أخرى لا شك في أن البضائع والأفكار التي حملوها معهم قد غيّرت الثقافات والحضارات؛ ولا ريب في أن أهمية السلع قد طرأت عليها تحولات كثيرة في سياق مقايضة بعضها ببعض. كما ألقت طبيعة التجار - أو لنقل عقليتهم - وعقلية شركائهم التجاريين من ناحية، وعقلية زبائنهم المستهلكين من ناحية أخرى، بآثارها على التجارة العابرة للبحار. فعلى الشواطئ وفي الجزر المختلفة نشأت تجمعات جديدة تسود بين أفرادها مصالح اقتصادية متناظرة وأصول اجتماعية متماثلة ومستويات معيشية وأساليب حياتية متقاربة. إن هذا كله هو ما نلاحظه عند تجار الهانزا القاطنين في أقاليم بحر البلطيق، وعند التجار المسلمين والصينيين المقيمين في عالم المحيط الهندي، وعند الهولنديين أيضا الذين نشطوا في جميع بحار العالم.

وعلى مدى زمن طويل ارتبطت هجرة التجار عبْر البحر ارتباطا وثيقا بالمتاجرة بالبضائع الفاخرة، وذلك لأن التجار أنفسهم درجوا في بادئ الأمر على اقتناء السلع الثمينة لحسابهم الخاص أو لحساب زبائن معينين. وللنهوض بهذه المهمات آثروا في نهاية المطاف الاستقرار في الأقاليم ذات العلاقة بإنتاج وتصريف السلع التي تهمهم. ومن هنا ارتبط وجودهم المبكر في أقاليم البحر المتوسط ومناطق بحر البلطيق وفي بلدان المحيط الهندي بالتجارة في البضائع الفاخرة، وبإشباع طلب النخب الاجتماعية على هذه السلع.

في المقابل هيمنت السلع المطلوبة من عامة الناس، مثل الحبوب والأخشاب والسمك والسكر والتبغ، على التجارة العابرة للمحيط الأطلسي وعلى المبادلات التجارية التي تبلورت في بحر الشمال وفي بحر البلطيق أيضا في العصور المبكرة من الأزمنة الحديثة. على صعيد آخر كان أغلبية الأفراد الذين نُقلوا عبر المحيطين الأطلسي والهادئ مستعبَدين وأقنانا عجزوا عن تسديد ما في ذمتهم من ديون، و«حمالين وعتالين» يعملون بأجر يومي ومهاجرين طبعا، هاجروا من ديارهم على أمل تحسين أوضاعهم في بلاد الهجرة. والملاحَظ هو أن هؤلاء المهاجرين والمستعبَدين و«الحمالين والعتالين» قد نقلوا معهم إلى أوطانهم الجديدة تصوراتهم ومعتقداتهم الخاصة والأساليب التي درجوا عليها في حياتهم اليومية.

وفيما جنى سكان السواحل والجزر المختلفة نفعا كبيرا من الثروات الطبيعية الكامنة في البحر ومن الكنوز المتنقلة في البحار، حاول آخرون الانتفاع من الملاحة البحرية. فرجال الأعمال والقناصة المتخصصون في صيد قضاعة البحر والغواصون المتخصصون في استخراج اللؤلؤ والباعة الجائلون، دأبوا جميعا على إشباع طلب

علية القوم على المرجان واللؤلؤ وخيار البحر أو فراء قضاعة البحر. أما بالنسبة إلى المستعبدين والمهاجرين والعاملين بأجر يومي فكان البحر يُجسد ممرا يوصلهم إلى عالم يجهلونه ومستقبل لا علم لهم بما يخبئه لهم.

كما ربطت السفن البخارية المحيطات بعضها ببعض بنحو أمتن، فهذه السفن حررت - بعض الشيء - الرحلات البحرية من تبعيتها للرياح والأمواج البحرية. أضف إلى هذا أن ازدياد سرعة السفن قد «قلّص» كثيرا من المسافة بين المحيطات. وفي الوقت ذاته صار في مستطاع المرء الوقوف بيسر على معنى ركوب البحر. من هنا لا عجب أن تتحول الرحلات على متون السفن البخارية، مثل عبور بحر المانش (القنال الإنجليزي) أو مضيق أوريسند (Öresund) إلى روايات أدبية وأعمال فنية. فهذه الروايات والأعمال الفنية أيقظت في القارئ ذكرياته البحرية، وحولت البحر إلى مكان تهفو وتشتاق إليه الكثير من القلوب.

أما من يقتاتون من نعم البحار، ويخترقون هذه البحار، فقد أصبح المحيط هو الفضاء الرحب للتواصل [بين مختلف الثقافات]. فعديد من الملاحين وسكان الجزر النائية والجماهير التي تقطن على ضفاف البحار اعتقدوا بوجود آلهة البحر، وبوجود أولياء يسبِّحون بحمد هذه الآلهة القادرة على حمايتهم من المخاطر الحافّة بركوب البحر، وبالتالي فقد درج القوم، بأساليب متعددة، على استمالة قلوب الآلهة والأولياء طلبا للرحمة. على صعيد آخر ومنذ قديم الزمان - وبعيدا عن البحار - دأب التجار والرحالة على الاهتمام برعاية علاقاتهم بشركائهم في المهنة، وعلى اتخاذ التدابير الضرورية لاستمرار التواصل مع عائلاتهم. علاوة على هذا تولت المجلات السياحية وتقارير الرحالة تجهيز الأفراد الذين آثروا البقاء في ديارهم، أو الذين عقدوا النية على ركوب البحر مستقبلا، بصور أدبية تخبرهم عن العالم وأحواله. كما جرى عبر البحر الاطلاع على آخر «موضات» العصر. وبنحو متزامن مع هذه المستجدات والتطورات، ربط التجار والملاحون سواحل بحر معين أو سواحل مختلف البحار بعضها ببعض، مستحدثين بذلك أقاليم بحرية ذات خصائص مشتركة. وبفعل هذه التطورات اتخذ المعروض السلعي خصائص متشابهة في أسواق العالم، وتزايد عدد الساهرين على إدارة هذه الأسواق الشاسعة.

وإلى جانب وظائف البحر المشار إليها آنفا - أعني وظيفته باعتباره مصدرا للموارد والثروات الطبيعية، ووسيلة للنقل، وفضاء شاسعا للتواصل، ومكانا تشتاق إليه القلوب وتستعيد فيه ذكرياتها عن الأيام الجميلة - بات البحر أيضا يؤثر بنحو حاسم في تطور المناخ العالمي.

الهوامش

المقدمة

(1) D. Walcott, The Star-Apple Kingdom, New York 1986, 364, 366.

(2) S.E. Larsen; Sea, Identity and Literature, in: 1616. Anuario de Literatura Comparada 2 (2012), 171- 188; J. C. Tung,'The Sea Is History'. Reading Derek Walcott through a Melancholic Lens, B. A.- Thesis, Mount Holyoke College, South Hadley 2006, 52 ff.

(3) C. Schmitt, Land und Meer. Eine weltgeschichtliche Betrachtung, Leipzig 1942; R. Carson, The Sea Around Us, New York 1951.

(4) D. Sobel, S.E. Larsen; Sea, Identity and Literature, in: 1616. Anuario de Literatura Comparada 2 (2012), 171- 188; J. C. Longitude. The True Story of a lone Genius Who Solved the Greatest Scientific Problem of His Time, Fulham 2005.

(5) B. Klein/K. Mackenthun (Hegg.), Sea Changes. Historicizing the Ocean, New YorK 2004.

(6) M: Rediker; Outlaws of the Atlantic. Sailors, Pirates, and Motley Crews in The Age if Sail, Boston, MA 2014.

(7) J. H. Bentley/R. Bridenthal/K. Wigen (Hgg.), Seascapes. Maritime Histories, Littoral Cultures, and Transoceanic Exchanges, Honolulu 2007, P. Purcell, The Mediterranean and 'the New Thalassology', in American History Review 111 (2006), 722-740; A Games, Atlantic History. Definitions, Challenges, Opportunities, in: American History Review 111 (2006), 741-757; M. K. Matsuda, The Pacific, in: American History Review 111 (2006), 758-780; P. N. Miller (Hg.), The Sea. Thalassography and Historygraphy, Ann Arboor 2013.

(8) Larsen, Sea. A. Cultural History, London 2011; H. Blumenberg, Schiffbruch mit Zuschauer. Paradigma einer Daseinsmetpher, Frankfurt/M. 2011.

(9) A. Calder/J. Lamb/B. Orr (Hgg.), Voyages and Beaches. Pacific Encounters, 1768-1840, Hawaii 1999.

(10) Zu diesem Tema für das mittelalterliche England siehe R. Corcki, Roles of the Sea. Views from the Shore, in: Ders. (Hg.), Roles of Sea in Medieval England, Woodbridge 2012, 1- 24.

(11) P. E. Steinberg, The Social Construction of the of the Ocean, Cambridge (u.a.) 2001, 8-38.

(12) F. Braudel, La Méditerranée et la monde méditeranéen à l'époque de Philippe II, Paris 1949.

(13) K. N. Chaudhuri, Asia before Europe. Economy and Civilisation of the Indian Ocean from the Rise id Islam to 1750, Cambridge (u.a.) 1990; M. N. Pearson, The Indian Ocean, London 2006; A. Schottenhammer (Hg.), The East Asian 'Mediterranean'. Maritime Crossroads of Culturw ana Human Migration, Wiesbaden 2008; P Butel, Hisoire de l'Atlantique, de l'Athlan-

tiqe à nos jours, Paris 2012; King, The Black Sea. A History, Oxford 2004.

(14) Bailyn, Atlantic History. Cincept and Contours, Cambridge, MA/London 2005; J. P. Greene/P. D. Morgan (Hgg.), Atlantic History. A Critical Appraisal. Oxford 2009; D. Armitage/M. J. Braddick (Hgg.), The British Atlantic World, 1500-1800, Houndmils 2009; P. A.. Coclanis (Hg.), the Atlantic Ecobomy during the Seventeenth and Eighteenth Centuries Organization, Operation, Practice, and Personal, Columbia 2005.

(15) D. Armitage/a. Bashford (Hgg.), Pacific Histories. Ocean, Land, People, New York 2014; M. K. Matsuda, Pacific World. A History of Seas, and Peoples, and Cultures, Cambridge (u.a.) [3]2014.

(16) J. Parry, the Discovery of the Sea, New York 1974.

(17) P. O'Brien, History, in: Historiographical Traditions and Modern Imperatives for the Restoration of Global History, in: Journal of Global History 1 (2006), 3-39, hier 4; C. A. Bayly, The Birth if Modern World 1780-1914. Global Connections and Comparisons, Oxford 2004; J. Osterhammel, Die Verwandkung der Welt. Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts, München 2013. Vgl. auch W. Reinhard (Hg.), Geschichte der Welt. Weltreiche and Weltmeere, 1350-1750, München 2014; M. Berg (Hg.), Writing the History of the Global. Challenges for the 21st Century, Oxford 2013.

الفصل الأول

(1) Homer zitiert nach der Übersetzung W. Schadewaldt, Homer. Die Odyssee, Reinbek 2003, S. 221 f.; Homer, Od., 12, 395-430.

(2) B. W. Cunliffe, Europe between the Oceans. 9000 BC-AD 1000, New Haven (u.a.) 2011, 94-99.

(3) C. Broodbank, The Making of the Middle Sea. A History of the Mediterranean from the Beginning to the Emergence of the Classical World, London 2013, 373-402, 431-444.

(4) Homer,Od., 2, 415-r34; Schadewaldt, Homer, 36.

(5) Cunliffe, Europe between the Oceans, 185-202; E. Stein-Hölkeskamp, Das archaische Griechenland. Die Stadt und das Meer, München 2015, 27 f.

(6) Homer, Od., 4, 76-95; Schadewaldt, Homer, 58.

(7) Cunliffe, Europa between the Oceans, 240-243; Broodbank, The Making, 445-455.

(8) Cunliffe, Europe between The Oceans, 289-300.

(9) C. Bonnet, Melqart. Cultesmythes de l'Hèracle'styrienen Méditerranée, leuven 1988.

(10) Broodbank, The Making, 517.

(11) W. Schuller, Das Erste Europa 1000 v. Chr.-500 n. Chr., Stuttgart 2004, 44.

(12) Schuller, Europa, 53 ff.; Stein-Hölkeskamp, Griechenland, 104.

(13) King, The Black Sea, 25-33.

(14) D. Abulafia, Thalassocracies, in: P. Horden/S. Kinoshita (Hgg.), A companion to Mediterranean History, Chichester, West Sussex 2014, 139-153.

(15) W. Schuller, Die Herrschaft der Atgener im Ersten Attischen Seebund, Berlin/New York 1974; Schuller, 376 ff.Europa, 65-76.

(16) M. Dreher, Hegemon und Symmachoi. Untersuchung zum Zweiten Athenischen Seebund, Berlin(New York 1995.

(17) A. Abulafia, The Great See. A Human History if the Mediterranean, London (u.a.) 2011, 152.

(18) A. Abulafia, The Great See, 162 ff.; N. K. Rauh, Merchants, Sailors and Pirates in the Roman World, Stroud 2003.

(19) E. A. Alpers, The Indian Ocean in World History, Oxford, (u.a.) 2014, 28.

(20) Schuller, Europa, 113-121.

(21) L. Payne, Seas and Civilization. A Maritime History of the World, New York 2013, 130.

(22) E. Flaig, Weltgeschichte der Sklaverei, München 2009, 56-66.

(23) Abulafia, The Great Sea, 191 ff.

(24) Cunlife, Europe between the Oceans,

(25) R. Gertwagen, Nautical Technology, in: P. Horden/S. Kinoshita (Hgg.), A. Companion to Mediterranean History, Chichester, West Sussex 2014, 154-169.

(26) Cunliffe, Europe between the Oceans, 398.

(27) L. Casson, New Light on Maritime Loans. P. Vindob G 40822, in: R. Chakravarti (Hg.), Trade in Early India, Oxford/New York 2001, 228-243.

(28) Übersetz nach dem Original bei A. Franzoi, Sagezza di mercante (CLE 1533), in: Rivsta di Cultura Classica e Medievale 46 (2004), 257-263. Siehe zum Meeresaspekt in antiken Grabinschriften auch B. Dunsch, „Why Do Violate Strange Seas and Sacred Watrs“? The Sea as Bridge and Boundary in Greek and Roman Poetry, in: M. Grzechnik/H. Hurskainen (Hgg.), Beyond the Sea. Reviewing the Manifold Dimensions of Water as Barrier and Bridge, Köln (u.a.) 2015, 17-42, hier 38-41.

(29) Siehe zu Arrianus K. G. Brandis, Arrians Periplus Ponti Euxini, in: Rheinisches Museum für Philologie 51 (1896), 109-126.

(30) Strabo (geogr. 4.5.5) zitiert nach der Übersetzung vin S. Radt, Strabons Geographika. Bd. I: Prolegomena, Buch 1-4: Text und Übersetzung, Göttingen 2002.

(31) Geminos (Einführung in die Phänomene VI.9) zitiert nach der Übersetzung von C. Manitius, Gemini Elementa Astronomiae, Leipzig 1898.

(32) B. Cunlife, The Extraordinary Voyage of Pytheas the Creek. New York 2002, 141, 148 f.

(33) Flavius Arrianus übersetzt nach der englischen Ausgabe, Arroan's Voyage Round the Euxine Sea, Transland; and Accomanied with a Geographical Dissertation, and Maps, Oxford 1805, 3.

(34) King, The Black Sea, 52 ff.

(35) R. Chakravarti, Merchandise and Merchanmen in the Western Sea-Board of India (c. 500 BCE- 1500 CE), in: O. Parkash (Hg.), The Trading World of Indi Ocean, 1500.1800, Delhi 2012. 53-116, hier 57 f.

(36) Zitiert nach der Übersetzung von B. Fabricus, Der Periplus des Erythräischen Meers con einem Unbekannten, Leipzig 1883, 37.

(37) L. Casson, The Periplus maris Erythraei, Princeton 1989. 97-100.

(38) Broodbank, The Making, 604 f.

(39) Abulafia, The Grat Sea, 226-238.

(40) Cunlife, Europe between the Oceans, 472 ff.

الفصل الثاني

(1) Alcuini Epistolae Nr. 16, in: Dümmler (Hg.), MGH Epp. 4, Berlin 1895.

(2) راجع بشأن المناطق التي توسع فيها الفايكنج وفرضوا هيمنتهم عليها:
P. Sawyer (Hg.), The Oxford Illustrated History of the Vikings, Oxford/ New York 1997.

(3) A. Verhulst, Der Frühmittelalterliche Handel der Niederlande und der Friesenhandel, in: K. Düwel/H. Jankuhn (Hgg.), Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit, Bd. 3: Der Handel des frühen Mittelalters. Bericht über die Kolloqien der Kommission für die Alterstumkunde Mittel- und Nordeuropas in den Jagren 1980 bis 1985, 381-391, hier 385 f.

(4) Siehe zur friesischen Gilde in Birka O. Mörke, Die Geschwistermeere. Eine Geschichte des Nord- und Ostseeraums, Stuttgart 2015, 54.

(5) D. Adamczyk, Friesen, Wikinger, Araber. Die Ostseewelt zwischen Dorestad und Samarkand ca. 700-1000, in: A. Komlosy/H.-H. Nolte/I. Sooman (Hgg.), Ostsee 700- 2000 Gesellschaft - Wirtschaft - Kultur, Wien 2008, 32-48.

(6) G. Hatz, Danegeld, in. M. North (Hg.), Von Aktie bis Zoll. Ein historisches Lexikon des Geldes, München 1995, 78. 1985.

(7) F. Androshchuk, The Vikings in the East, in: S. Brink (Hg.), The Viking World, London (u.a.) 2009, 517-524.

(8) Zitiert nach Lübke, Das östliche Europs, Berlin 2004, 109.

(9) Ebd.,121 f.

(10) D. Adamczyk, Silber und Macht. Fernhandel, Tribut und die piastische Herrschftsbildung in nordosteuropäischer Perspektive (800-1000), Wiesbaden 2014, 137-141.

(11) King, The Black Sea, 73 ff.

(12) G. Singurosson, The North Atlantic Expansion, in: S. Brink (Hg.), The Viking World, London (u.a.) 2009, 562-570.

(13) B. W. Cunliffe, Facing The Ocean. The Atlantic and its Peoples, 8000 BC-AD 1500, Oxford 2004, 307.

(14) J. V. Sigurosson, Iceland, in: S. Brink (Hg.), The Viking World, London (u.a.) 2009, 571-578.

(15) Grönländersaga hier und im Folgenden zitiert nach F. Niedner, Grönländer und Färinger Geschichten, Jena 1912, 36 f.

(16) Grönländersaga, 22.

(17) G. Sigurosson, Introduction, in: G. Sigurosson (Hg.), The Vinland Sagas, London 2012, ix-xxxix.

(18) H. Ingestad, The Norse Discovery of America, Bd. I: Excavation of a Norse Settlement at L'Anse aux Meadows, Newfoundland 1961-1968, Oslo

(19) Sigurosson, Atlantic Expansion, 568.

(20) M. North, Europa expandiert, 1250-15.., Stuttgart 2007, 285.

(21) K. Brandt/M. Müller - Wille/C. Radtke (Hgg.), Haithabu und die frühe Stadtentwicklung im nördlichen Europa, Neumünster 2002.

(22) Magistri Adam Bremensis Gesta Hammaburgensis Ecclesiae pptificum, in: B. Schmeidler (Hg.), MGH SS rer. Gem. 2, Hannover/Leipzig 1917.

(23) H. Steuer, Geldgeschäfte und Hoheitsrecht zwischen Ostseelaändern und islamischer Welt, in: Zeitschrift für Archäologie 12 (1978), 255 - 260 sowie Ders., Gewichtsgeldwirtschaft in frühgeschichtlichen Europa – Feinwagen und Gewicht als Quelle zur Währungsgeschichte, in: K. Düwel (u.a.) (Hgg.), Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor - unf frühgedchichtlichen-Zeit in Mittel - und Nordeuropa, Bd. 4: Der Handel des Karolinger. Und Wikingerzeit, Göttingen1989, 406 – 527.

(24) D. Adamczyk, Od dirhemó do fenigów. Reorientacja baltyckiego systemu handlowego na przrlomie X i XI wieku, in: I. Panic/J. Sperka (Hgg.), Sredniowiecze polskie i Powszechne 4, Katpowice 2007, 15 - 27; Ders., Friesen, Wikinger, Araber. 32 – 48.

(25) G. Hatz, Handel und Verkehr zwischen dem Deuschen Reich und Schweden in der späten Wikingerzeit, Lund 1974; Ders., Der Handel in der späten Wikingerzeit zwischen Nordeuropa (insbesondere Schweden) und dem Deutschen Reich nach numismatischen Quellen, in: Düwel (u.a.) (Hgg.), Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor - und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel - und Nordeuropa, Bd. 4: Der Handel der Karolinger - und Wilingerzeit, Göttingen 1987, 86 - 122; Ders., Die Münzen von Alt - Lübeck, in: Offa 21/22 (1964/65), 262; I. Leimus, Millennium Breakthough. North Goes West, in: Ajalookultuuri ajakiri TUNA (2009), Special Issue, 7 – 34.

(26) R. Hammel - Kiesow, Novgorod und Lübeck. Siedlungsgefüge zweier Handelsstädte im Vergleich, in: N. Angermann/K. Friedland (Hgg.), Novgorod. Markt und Kontorder Hanse, Köln (u.a.) 2002, 25 - 68. Siehe auch unten, S. 112 - 114.

(27) Zum Folgendem siehe M. North, Die Geschichte der Ostsee. Handel und Kulturen, München 2011, 32 - 38.

(28) J. Peerts, The Power of Iron. Iron Production and the Middle Ages, Tallin 2003.

(29) J. Hermann, Uwischen Hradschin und Vineta. Frühe Kulturen der Westslawen, Leipzig (u.a.) [2]1976, 202 ff.

(30) Ebd., 206 ff.

(31) J. Hermann, Wikinger und Slawen. Zur Frühgeschichte der Ostseevölker, Berlin 1982, 24 - 32 Vgl. auch H. Janson, Pagani and Christiani – Cultural Identity and Exclusion around the Baltic in the Early Middle Ages, in: J. Stacker (Hg.), The Reception of Medieval Europe in the Baltic Sea Region. Papers of the XIIth Visby Symposium, held at Gotland University Visby 2009, 171 - 191.

(32) B. Sawyer, The Viking - Age Rune - Stones. Custom and Commemoration in Early Medieval Scandinavia, Oxford 2000; M. Klinge, Die Ostseewelt, Helsinki 1995. 14; R. Bohn, Cotland, Kronshagen 1997, 29 f.; N. Price, Dying and the Dead. Viking Age Mortuary Behaviour, in: S. Brink (Hg.), The Viking World, London/New York 2008, 257 - 273.

(33) Hermann, Wikinger und Slawen, 48 ff.

(34) Ebd., 44 - 47.

(35) Ebd., 138 - 142.

الفصل الثالث

(1) رحلة ابن بطوطة – تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار. تقديم وتحقيق الشيخ محمد عبدالمنعم العريان ومراجعة الأستاذ مصطفى القصاص، دار إحياء العلوم، بيروت، الطبعة الأولى 1987، الصفحة 261. علما أن المؤلف الألماني قد استشهد هاهنا بالترجمة الألمانية لرحلة ابن بطوطة. [المترجم].

(2) Alpers, The Indian Ocean, 41; K. R. Hall, A History of Early Southeast Asia. Maritime Trade and Social Development, 100-1500, Plymouth 2011, 213 f.

(3) G. C. Gunn, History without Borders. The Making of an Asian World Region 1000-1800, Hongkong 2011, 27-43.

(4) Alpers, The Indian Ocean, 41; Hall, Early Southeast Asia, 213f.

(5) N. C. Keong, At the Crossroads of the Maritime Silk Route, in: T. T. Jong/A. Lau (Hgg.), Maritime Heritage of Singapore, Singapore 2005, 60-79, Hier 60ff.

(6) R. Chakravarti, Seafaring, Ships and Ship Owners. India and the Indian Ocean (AD 700-1500), in: D. Parkin (Hg.), Ships and the Development of Maritime Technology in the Indian Ocean, London 2002, 28-61; R. Ptak, Die Maritime Seidenstraße. Küstenräume, Seefahrt und Handel in vorkolonialer Zeit, München 2007, 326-333; S. Conermann, Südasien und der Indische Ozean, in: W. Reinhard (Hg.), Geschichte der Welt. Weltreiche und Weltmeere 1350-1750, München 2014, 369-510, hier 451-459.

(7) للاطلاع على المزيد راجع أحمد بن ماجد: «كتاب الفوائد في أصول البحر والقواعد». علما بأن ميشائيل نورت قد اعتمد هاهنا على المؤلّف الموسوم: «الملاحة العربية في المحيط الهندي قبل مجيء البرتغاليين»، فهذا المؤلف الصادر بعنوان:

A. Ibn Majid al-Najdi/G. R. Tibbetts (Hg.), Arab Navigation in the Indian Ocean Before the Coming of the Portuguese.

هو الترجمة الإنجليزية لكتاب ابن ماجد. علما بأن جيرالد راندال تيبيتس هو الذي تولى نقل النص العربي إلى الإنجليزية. [المترجم].

(8) Chakravarti, Merchants, Merchandise and Merchantmen, 89-92.

(9) G. Wolfschmidt, Von Kompaß and Sextant zu Radar und GPS - Geschichte der Navigation, in: Navigare necesse est: Geschichte der Navigation, Hamburg 2008, 17-143, hier 34.

(10) R. Chakravarti, Nakhudas and Nauvittakas. Ship-Owning-Merchants in the West Coast of India (AD 1000-1500), in: Journal of the Economic and Social History of the Orient 43 (2000), 34-64.

(11) S. D. Goitein, Letters of Jewish Traders, Princeton 1973, 63.

(12) Ebd., 225.

(13) R. Chakravarti, India and the Indian Ocean. Issues in Trade and Politics (up to c. 1500 CE), Mumbai 2014, 3-32, hier 15-18.

(14) Alpers, The Indian Ocean, 51.

(15) F. Reichert, Die Erfahrung der Welt. Reisen und Kulturbegegnung im späten Mittelalter, Stuttgart (u.a.) 2001, 181-107.

(16) North, Europa expandiert, 312f.

(17) L. Blussé, Visible Cities. Canton, Nagasaki, and Batavia and the Coming of the Americans, Cambridge, MA/London 2008, 9ff.

(18) R. Ptak, Ming Maritime Trade to Southeast Asia, 1368-1567: Visions of a "System", in: C. Guillot/D. Lombard/R. Ptak (Hgg.), From the Mediterranean to the China Sea. Miscellaneous Notes, Wiesbaden 1998, 157-191, hier 159-165; Ders., Die maritime Seidenstraße.

(19) Wang Dayuan über Longyamen,

نقلا عن الترجمة الإنجليزية:

W.W. Rockhill/A. Lau/L. Lau (Hgg.), Maritime Heritage of Singapore, Singapore 2005, 71.

(20) Ebd., 69.

(21) B. Watson Andaya/L. Y. Andaya, A History of Early Modern Southeast Asia, 1400-1830, Cambridge (u.a.) 2015, 25f.

(22) Ptak, Maritime Trade, 159-165.

(23) Watson Andaya/Andaya, Early Modern Southest Asia, 89f.

(24) Ptak, Die maritime Seidenstraße, 234-247.

(25) E. L. Dreyer, Zheng He, China and the Oceans in the Early Ming Dynasty, 1405.1433, New York (u.a.) 2007, 82-91.

(26) Ptak, Maritime Trade, 248f.

(27) Ptak, Die maritime Seidenstraße, 244-249; Dreyer, Zheng He, 166-177.

(28) Dreyer, Zheng, He, 11-38.

الفصل الرابع

(1) Homilien überdas Hexaemeron: 4.7.

(2) Horden/ Purcell, Mediterranean and „the New Thalassology", 722-740.

(3) R. Unger, the Ship in the Medieval Economy, London 1980, 176-182.

(4) Abulafia, the Great Sea. 330.

(5) المصدر السابق، ص 344-347.

(6) North, Europa expandiert, 21.

(7) B. Dini, Seeversicherung, in: Lexikon des Mittelalters, Bd. 7, Stuttgart/Weimar 1999, 169 f.; F. Melis, Origini e sviluppi delle assicurazioni in Italia (sec. XIV.XVI), Rom 1975; K. Nehlsen-von Stryk, Die venezianische Seeversicherung im 15. Jahrhundert, Ebelsbach 1986.

(8) M. North, Kleine Geschichte des Geldes. Vom Mittelalter bis heute, München 2009, 19-26.

(9) سنتطرق إلى هذا الموضوع بشيء من التفصيل في الفصل السادس من هذا الكتاب.

(10) E. Schmitt/C. Verlinden (Hgg.), Die mittelalterlichen Ursprünge der europäischen Expanision, München 1986, 57 ff.

(11) North, Europa expandiert, 245 ff.

(12) Abulafia, the Great Sea, 329-339.

(13) G. Casale, The Ottoman Age of Exploration, Oxford 2010; M. Greene, The Early Modern Mediterranean, in: P. Horden/S. Kinoshita (Hgg.), A Companion to Mediterranean History, Chichester, West Sussex 2014, 91-106, hier 92.

(14) Greene, Early Modern Mediterranean, 93.

(15) Ebd., 98.

(16) M. Van Gelder, Trading Places. The Netherlandish Merchants in Early Modern Venice, Leiden/Boston 2009, 48-97.

(17) J. I. Israel, Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740, Oxford 1989, 55, 143, 307-313.

(18) المعلومات الخاصة بعهد حاكم لبنان فخرالدين المعني الثاني مستقاة من:

Nabil Matar, Europe through Arab Eyes, 1578-1727, New York 2009, 163.
وعلى ما يبدو، أراد المؤلف هاهنا أن يقول: قيمة السلع المستوردة من أقاليم جنوب وشرق آسيا.

(19) Vgl. E. B. Schumpeter, English Overseas Trade Statistics, 1697-1808, London 1960, Tab. 6; J. De Vries/a: van der Woude, The First Modern Economy. Success, Failure, and Perseverance of the Dutch Economy, 1500-1815, Cambridge (u.a.) 1997, 497.

(20) Greene, Early Modern Mediterranean, 93.

(21) مترجم عن النص الإنجليزي:

M. Letts (Hg.), Pero Taur. Travels and Adventures, 1435-1439, London 1962, 169 f.

(22) راجع بشأن السفينة المستديرة:

Unger, Ship in the Medieval Economy, 182-187.

(23) وهكذا نلاحظ أن القوادس نقلت إلى الإسكندرية في العام 1497 بضائع ومعادن نفيسة قيمتها 300 ألف دينار، وأن هذه السفن نقلت، وهي عائدة إلى ديارها، بضائع بلغت قيمتها 295 ألف دينار. راجع في هذا الشأن:

E. Ashtor, Levant Trade in the later middle Ages, Princeton 1983, 477.

(24) راجع بشأن الأسعار، التي رست عليها عمليات المزاد، المصدر السابق، الصفحتين 319 و475 والصفحات التالية لكل منهما.

(25) F. C. Lane, Venice. A Maritime Republik, Baltimore 1973, 337-352.

(26) G. Fouquet/G. Zeilinger, Katastrophen im Spätmitttelalter, Darmstadt/Mainz 2011, 48-58; L. Pezzolo,The Venetian Economy, in: E. R. Dursterler (Hg.), A Companion to Venetian History, 1400-1797, Leiden/Boston 2013, 255-290, hier 261-264.

(27) S. McKee, Gli schiavi, in: F. Franceschi/R. A. Goldthwaie/R.C. Mueller (Hgg.), Commercio e cultura, Vincenza 2007, 339-368.

(28) Lane, Venice, 337-352.

(29) راجع بشأن دور الوكلاء والعلاقات المتبادلة بينهم وبين التجار المتحدرين من الطائفة اليهودية الإسكندرانية:

Greif, Institutions and the Path to the Modern Economy. Lessons from Medieval Trade, Cambridge (u.a.) 2006, 61-90.

(30) J. L. Goldberg, Trade and Institution in the Medieval Mediterranean. The Geniza merchants and their Business World, Cambridge (u.a.) 2012, 247-295.

(31) Ebd., 338.

(32) E. Ashtor, A Social and Economic History of the Near East in the Middle Ages, London 1976, 196f.

راجع أيضا الهامش السابق، الصفحة 65 والصفحات التالية، من المؤلف المشار إليه سابقا.

(33) North, Europa expandiert, 319.

(34) A. Orlandi, the Catalonia Company. An Almost Unexpected Success, in: G. Nigro (Hg.), Francesco Datini. The Man, The Merchant, Firenze 2010, 347-376; Dies., Mercaderies i diners: la correspondècia datiniana entre València

i Mallorca (1396-1398), Valencia 2008; P. Iradiel Murugarren, El comercio en el Mediterráneo catalano-aragonés. Espacios y redes, in: H. Casado Alonso/A. García-Baquero (Hgg.), Comercio y hombres de negocios en Castilla y Europa en tiempos de Isabel la Católica, Madrid 2007, 123-150.

(35) M. North, Das Bild des Laufmanns, in: M. Schwarze (Hg.), Der neue Mensch. Perspektiven der Renaissance, Regensburg 2000, 233-257.

(36) M. Mollat, Der königlische Kaufmann. Jacques Coeur oder der Geist des Unternehmertums, München 1991.

(37) راجع بهذا الشأن المصدر السابق.

(38) F. Trivellato, the Familiarity of Strangers. The Sephardic Diaspora, Livorno, and Cross-Cultural Trade in Early Modern Period, New Haven (u.a.) 2009, 224-235.

(39) راجع المصدر السابق، من الصفحة 238 إلى الصفحة 250.

(40) S. D. Aslanian, From the Indian Ocean to the Mediterranean. The Global Trade Networks of Armenian Merchants from New Julfa, Berkeley (u.a.) 2011, 72-76, 215-234.

(41) P. Curtin, Cross-Cultural Trade in World History, Cambridge (u.a.) 1984.

(42) M. Fusaro, Les Anglais ET les Grecs. Un réseau de cooperation commercial en Méditerranée vénitienne, in; Annales: Histoire, Sciences Sociales 58:3 (2003), 605-625; G. Harlaftis, The "Eastern Invasion", Greeks in Mediterranean Trade and Shipping in the Eighteenth and Early Nineteenth Centuries, in: M. Fusaro/C. Heywood/M.-S. Omri (Hgg.), Trade and Cultural Exchange in the Early Modern Mediterranean, Braudel's Maritime Legacy, London/New York 2010, 223-252.

(43) Boccaccio zietert nach der deuschen Ausgabe von P. Brockmeie (Hg.), G. Boccaccio, Das Decameron. Mit Holzschnitten der venezianischen Ausgabe von 1492, Stuttgart 2011, 128-160.

راجع بشأن السيدات اللواتي شاركن في سرد الأقاصيص:

R. Morosini, Penelopi in viaggo „furi rotta "nel Decamerone e altrove. "Metamorosi" et scambi nel Meditrraneo medieval, in: California Italian Studies Journal I (2010), 1-32.

(44) M. Greene, Catholic Pirates and Greek Merchants. A. Maritime History of the Mediterranean, Princeton (u.a.) 2010, 230.

(45) المصدر أعلاه، الصفحة 226.

(46) W. Kaiser/G. Calafat, The Economy of Ransoming in the Early Modern Mediterranean. A Form of Cross-Cultural Trade between Southern Europe and Maghreb (Sixteenth to Eighteen Centuries), in: F. Trivellato/L. Halevi/C. Antunes (Hgg.), Religion and Trade. Cross-Cultural Exchanges in World History, 1000-1900, Oxford (u.a.) 2014, 108-130.

(47) W. Kaiser, Frictions profitables. L'économie de la rancon en Mediterranée

occidentale (XVIe-XVIIe soècles), in: SS. Cavacicchi (Hg.), Riccheszza Del Mare, Richezza dal Mare Secc. XIII-XVIII, Firenze 2006, 689-701.

(48) P. N. Miller, The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Peiresc, in: Ders., (Hg.), The Sea. Thalassography and Historiography, Ann Arbor 2013, 251-276; Ders., Peiresc's Mediterranean World, Cambridge, MA/London 2015.

(49) J. Tolbert, Ambiguity and Convversion in the Correspondence of Nicolas-Claude Fabri de Peiresc and Thomas D'Arcos, 1630-1637, in: Journal of Modern History 13 (2009), 1-24; Matar, Europe through Arab Eyes, 68, 186 ff.

(50) E. R. Dursteler, Renegade Women: Gender, Identity and Boundaries in the Early Modern/ Mediterranean, Baltimore 2011, 1-33; S. A. Epstein, Hybridity, in: P. Horden/ S. Kinoshita (Hgg.), A Companion to Mediterranean History, Chichester, West Sussex 2014, 345-358.

(51) M. Ressel, Protestant Slave in Northern Africa during the Early Modern Age, in: S. Cavaciocchi (Hg.), Serfdom and Slavery in the European Economy 11th-18th Centuries, Firenze 2014, 523-536, hier 532 f.

(52) D. J. Vitkus, Piracy, Slavery, and Redemption. Barbary Captivity Narratives from Early Modern England, New York 2001, 1-54.

(53) Ressel, Protestant Slaves, 532 f.

(54) O. Feldbaek, Dansk Sofarts Historie, Bd. 3; 1720-1814. Storhandelens tid, Copenhagen 1997, 35-62.

الفصل الخامس

(1) Stieda, Veckinchusenbriefe, Nr. 248, Hildebrand Veckinchusen in Brügge an seine Frau Margarethe in Lübeck – 1420 Juni 23.

(2) Mörke, Geschwistermeere.

(3) V. Henn, Was war die Hanse?, in: J. Bracker/V. Henn/R. Postel (Hgg.), Die Hanse: Lebenswirklichkeit und Mythos. Lübeck 1998, 14-23; Überblick bei R. Hammel-Kiesow, Die Hanse, München 2008.

(4) E. Hoffmann, Lübeck im Hoch- und Spätmittelalter. Die große Zeit Lübecks, in: A. Graßmann (Hg.), Lübeck 1988, 79-340, hier 134-150; E. Groth, Das Verhältnis der livländischen Städte zum Novgoroder Hansekontor im 14. Jahrhundert, Hamburg 1999.

(5) T. H. Lloyd, England and the German Hanse, 1157-1611. A Study of their Trade of and Commercial Diplomacy, Cambridge (u.a.) 1991; S. Jenks, Die 'Carta mercatoria'. Ein "Hansisches" Privileg, in: Hansische Blätter 108 (1990), 45-86.

(6) H. Wernicke, Die Städtehanse 1280-1418. Genesis – Strukturen. Funktionen, Weimar 1983.

(7) N. Jörn/R.-G. Werlich/H. Wernicke (Hgg.), Der Stralsunder Frieden von 1370. Prosopgraphische Studien, Köln (u.a.) 1998; K. Fritze, Am Wendepunkt der Hanse, Berlin 1967.

(8) P. Dollinger, Die Hanse, Stuttgart 1989, 275-340; J. Bracker/V. Henn/R. Postel (Hgg.); Die Hanse. Lebenswirklichkeit und Mythos, Lübeck 1998, 700-757; H. Samsonowicz, Die Handelsstraße Ostsee-Schwarzes Meer im 13. Und 14. Jahrhundert, in: S. Jenks/M. North (Hgg.), Der hansische Sonderweg? Beiträge zur Sozial- und Wirtschafsgeschichte der Hanse, Köln (u.a.) 1993, 23-30.

(9) G. Landwehr, Das Seerecht im Ostseeraum vom Mittelalter bis zum Ausgang des ^8.Jahrhunders, in: J. Eckert/K. A. Modéer (Hgg.), Geschichte und Perspektiven des Rechts im Ostseeraum, Frankfurt/Main (u.a.) 2002, 275-304; Ders., Seerecht (Seehandelsreche), in: A. Erler/E. Kaufmann (Hgg.), Handwörterbuch zur Deutschen Rechsgeschichte, Bd. 4: Protonotarius Apostolicus – Strafpozeßordnung, Berlin 1990, 1596-1614.

(10) S. Jenks, England, die Hanse und Preußen. Handel und Diplomatie, 1377-1474, Köln/Wien 1992; J. D. Fudge, Cargoes, Embargos and Emissaries, The Commercial and Political Interaction of England and the German Hanse, 1450-1510, Toronto 1995.

(11) D. Seifert, Kompagnons und Konkurreneten. Holland und die Hanse im späten Mittelalter, Köln (u.a.) 1997; J. Schildhauer, Zur Verlagerung des See- und Handelsverkehrs im nordeuropäischen Raum während des 15. Und 16. Jahrhunders. Eine Untersuchung auf der Grundlag der Danziger Pfalkammerbücher, in: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte 9:4 (1968), 187-211.

(12) Bracker/Henn/Postel, Die Hanse, 110-195.

(13) E. Ciéslak, Historia Gdanska, Bd. 2: 1454-1655, Gdansk 1982.

(14) Y. Kikuchi, Hamburgs Handel mit dem Ostseeraum und dem mitteleuropäischen Binenland vom 17. Bid zum Beginn des 19. Jahrhunders. Warendisteibution und Hinterlandesnetzwerk auf See-, Fluss- und Landwegen, Diss. Phil. Greifswald 2013.

(15) M. A. Denzel, Die Errichtung der Hamburger Bank 1619. Ausbreitung einer stabilen Währung und Ausdehnung des bargeldlosen Zahlungsverkehrs, in: D. Lindenlaub/C. Burhop/J. Acholtyseck (Hgg.), Schlüsselereignisse der deutschen Bankgeschichte, Stuttgart 2013, 39-50.

(16) M. North, Kommunikation, Handel Geld und Banken in der Frühen Neuzeit, München 2014, 19 f.

(17) W. Blockmans, Metropolen aan de Noordzee. De Gechiedenis van 1000-1560, Amsterdam 2010, 532-587.

(18) H. Van Wee, Structural Changes in European Long-Distance Trade, and

Particularly in the Re-Export Trade from South to North, 1350-1750, in: J. D. Tracy /Hg.), The Rise of Merchant Empires. Long-Distance Trade in the Early World 1350.1750, Cambridge (u.a.) 1990, 13-33.

(19) H. Van Wee, The Growth of the Antwerp Market and the European Economy (Fourteenth-Sixteenth Centuries), Louvain 1963.

(20) C. Lesger, De werld als horizon. De economie tussen 1578 en 1650, in: W. Frijhoff/M. Prak (Hg.), Geschiedenis van Amsterdam, Bd. 2/1; Centru van de wereld, 1578-1650, Amsredam 2004, 103-187, hier 107-115.

(21) W. P. Blockmans, Der Holländische Durchbruch in die Ostsee, in: S. jenks/M. Nrth (Hgg.), Der hansische Sonderweg? Beiträge zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Hanse, Köln (u.a.) 1993, 49-58.

(22) L. Sicking, A Wider Spread of Risk. A Key to Understanding Holland's DOmination of Eastward and Westward Seafaring from the Low Countries in the Sixteenth Century, in: H. Brand/L. Müller (Hgg.), The Dynamic of Economic Culture in the North Sea- and Baltic Region in the Late Middle Ages and Early Modern Period, Hilversum 2007, 122-135.

(23) D. Defo, A Plan of the English Commerce, London 1728, 192. Zitiert nach C. Wilson, The Decline of the Netherlands, in: Ders., Economic History and the Historian. Collected Essays, London 1969, 22.

(24) R. W. Unger, Dutch Shipbuilding before 1800, Assen (Amsterdam 1978-4-9-24-40.

(25) C. Wilson, Profit and Power. A Study of England and the Dutch Wars, London 19557, 111.

(26) Israel, Dutch Primacy, 21 f.

(27) M. van Tielhof, The „Mother of All Trades": The Baltic Grain Trade in Amsterdam from the Late 16th to Century, Leiden 2002; Wilson, Profit and Power, 40-70; Vries/Woude, First Modern Economy, 372-379.

(28) راجع الصفحة 105 والصفحة التالية لها أيضا.

(29) راجع الفصل السادس الفقرة 1، والفصل السابع، الفقرة 3.

(30) Hierzu grundlgend Wilson, Profit and Power.

(31) D. Ormrod, The Rise of Commercial Empires. England and the Netherlands in the Age of Mercantilism, 1650-1770. Cambridge (u.a.) 2003, 276, 287-306.

(32) Y. Kaukiainen, Overseas Migration and the Development of Ocean Navigation. A Europe-Outward Perspective, in: D. R. Gabaccia/D. Hoerder (Hgg.), Connecting Sea and Connected Ocean Rims, Indian, Atlantic and Pacific Ocean and China Seas Migrations from the 1850s to the 1930s, Leiden/ Boston 2011, 371-386.

(33) Ormord, The Rise of Commercial Empires, 276, 284-287.

(34) North, Geschichte der Ostsee, 127-134, 157-165.

(35) E. Kizik, Mennonic w Gdansku, Elbagu i na Zulawach wislanych w drugiej polowie XVII i w XVIII eieku, Gdansk 1994.

(36) M. Bogucka, Gdanskie rzemiosli tekstylne od XVII do polowy XVI wieku, Wroclaw 1956; F. Gause, Geschichte der Stadt Könkgsberg, Bd. 1, Köln/Graz 1965, 310 ff.

(37) M. Bogucka, The Baltic an Amsterdam in the First Half of the 17th Century, in: The Interactions of Amsterdam and Antwerp with the Baltic Region, 1400-1800,Leiden 1983, 55 f.; Dies., Dutch Merchants' Activities in Gdansk in the Firdt Half of the 17th Century, in: J. P. S. Lemmink/J. S. A. M. van Koningsbrugge (Hgg.), Baltic Affairs. Relations between the Netherlands and North-Eastern Europe 1500-1800, Nijmegen 1990, 22 ff.

(38) J. T. Lindbald, Louisde Geer (1587-1652). Dutch Entrepreneur and the Father od Swedish Industry, in: C. Lesger/L. Noordgraaf (Hgg.), Entrepreneurs and Entrepreneurship and Torstenssonkrieg in Early Modern Times. Merchants and Industrialists within the Orbit if the Dutch Staple Market, Den Haag 1995, 77-84.

(39) H. v. Nieuwenhuize, Die privat organisierte niederländische Hilfsflotte in schwedischem Dienst im Torstenssnktieg (1643-1645). Aufstellung, Einsatz und ihre Bedeutung für den Export niederländischer Seefahrtstechnologie, Diss. Phil. Greifswald 2016.

(40) M. Krieger, Kaufleute, Seeräuber und Diplomaten. Der dänische Handel auf dem Indischen Ozean (1620-1868, Köln (u.a.) 1998.

(41) M. North, Model Niederlande, Wissenstransfer und Strukturanpassung in Zeiten der Globalisierun, in: Deutsch-Niederländische Beziehungen in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft. IV, Symposium, 27./28. November 1998 in Berlin, Berlin 1999, 165-176.

(42) M. North, The Hamburg Art Market and Influences on Northern and Central Europe, in: Scandinavian Journal of History 28 (2003), 253-261; Ders., The Long Way of Professionalisation in the Early Modern German Art Trade, in: S. Cavaciocchi (Hg.), Economia e arte, Secc. XIII.-XVIII., Prato 2002, 459-471.

(43) J. Roding, The Myth of Dutch Renaissance in Denmark. Dutch Influence on Danish Architecture in the 17th Century, in: J. A. M. Lemmink/J. S. A. M. Van Koningsbrugge (Hgg.), Baltic Affairs. Relations between the Netherlands and North-Eastern Europe 1500-1800, Nijmegen 1990, 343-353; Dies., The North Sea Coasts, an Architectural Unity?, in: Dies./L. Heerma van Voss (Hgg.), The North Sea and Culture (1550-1800), Proceedings of the International Conference held at Leiden, 21.-22. April 1995, Hilversum 1996, 95-106.

(44) M. Wardzynski, Zwischen den Niederlanden und Polen-Litauen. Danzig

als Mittler niederländischer Kunst und Musterbücher, in: M. Krieger/M. North (Hgg.), Land und Meer. Kultureller Austasch zwischen Westeuropa und dem Ostsee in der Frühen Neuzeit, Köln (u.a.) 2004, 23-50.

الفصل السادس

(1) نقلا عن الترجمة الإنجليزية التي أعدها:

E. G. Ravenstein (Hg.), A Journal of the First Voyage of Vasco da Gama 1497-1499, London 1898, 77 ff.

(2) P. E. Russell, Prince Henry the Navigator, in: Ders., Portugal, Spain and the African Atlantic, Aldershot 1995, XI, 3-30.

(3) B. W. Diffie/G. D. Winius, Foundations of the Portuguese Empire, 1415-1580, Minneapolis, MA 1977, 57-106.

(4) C. R. Boxer, The Portuguese Seaborne Empire 1415-1825, Harmondsworth 1970, 15-38; Diffie/Winius, Foundations of the Portuguese Empire, 144-165.

(5) راجع بشأن أسباب سوء الفهم والإحباط اللذين تعرض لهما البرتغاليون في كاليكوت:

J. Sarnowsky, Die Erkundigung der Welt. Die großen Entdeckungsreisen von Marco Polo bis Humboldt, München 2015, 72-77.

(6) Ravenstein, Journal of the First Voyage of Vasco da Game, 60.

(7) Alpers, The Indian Ocean, 70 f.

(8) راجع بهذا الشأن الفصل الثالث، الفقرة 3 في هذا الكتاب.

(9) W. Reinhard, Geschichte der Europäischen Expansion, Bd. 1: Die Alte Welt bis 1818, Stuttgart 1983, 50-67; Boxer, The Portuguses Seaborne Empire, 39-64.

(10) C. R. Boxer, The Great Ship of Amacon. Annals of Macao and the Old Japan Trade, 1555-1640, Lisboa 1959, 15 f.

(11) Reinhard, Geschichte der europäischen Expansion, Bd. 1, 50-57; Boxer, The Portuguese Seaborne Empire, 39-64.

(12) S. Subrahmanyam, The Portuguese Empire in Asia 1500-1700. A Political and Economic History, Chichester [2]2012.

(13) K. Zandvielet, De Nederlandse Ontmoeting met Azie 1600-1950, Zwolle 2002, 13-16.

(14) Die Vereinigte Ostindische Compagnie der Niederlande – ein Abrißihrer Geschichte, in: E. Schmitt/T. Schleich/T. Beck(Hgg.), Kaufleute als Kolonialherren: Die Handelsweltder Niederlandevom Kap der Guten Hoffnung bis Nagasaki 1600-1800, Bamberg 1988, 1-89, hier 3-7; Ders, De geschiedenis van de VOC, Zutphen 2002, 15-20.

(15) Gaastre, Vereinigte Ostindische Compagnie der Niderlande, 7-12; Reinhard, Geschichte der europäischen Expanision, Bd. 1, 114.

(16) Gaastra, Geschiedenis van de VOC, 20-23, 28-32, 66 ff., 149-164.

(17) P. Botschberg, Journal, Memories and Letters of Cornelis Matelieff de Jonge. Security, Diplomacy and Commerce in 17th- Century Southeast Asia, Singapore 2015, 133-138; Gaastra, Geschiedenis van de VOC, 39 f.; P. Emmer/J. Gommans, Rijk aan de rand van de weredle. De geschiedenis van Nederland oversee, 1600-1800, Amsterdam 2012, 289 ff.

(18) K. Glamm, Dutch-Asiatic Trade, Kopenhagen/Den Haag 1958, 12-21, besondes 14 /Tab.2); Gaastra, Geschieenis van de VOC, 43-46, 124-130; Emmer/Gommans, Rijk aan de rand, 52 f., 303-310, 320-325 ff., 380-386.

(19) I. Schöffer/F. S. Gaastra, The Import of Bullion and Coin into Asia by the Dutch East India Company in the Seventeenth and Eighteenth Centuries, in: M. Aymard (Hg.), Dutch Capitalism and World Capitalism, Cambridge (u.a,) 1982, 215-233; Gaasra, Vereinigte Ostindische Compagnie der Niederlande, 89 (Tab. 13); Emmer/Gommans, Rijk aan de rand, 414-419.

(20) Gaastra, Vereinigte Ostindische Compagnie der Niederlande, 55; Gaastra, Geschiedenis van de VOC, 131-148; Emmer/Gommans, Rijk aan de rand, 45 ff.

(21) J. G. Taylor, The Social World of Batavia, European and Eurasian in Dutch Asia, Madison 1983, 3-20; H. E. Niemeijer, Batavia. Een koloniale samenleving in de zeventiende eeuw, Amsterdam 2005.

(22) H. E. Niemeijer, Calvinisme en koloniale stadscultuur, Batavia 1619-1725, Amsterdam 1996, 26.

(23) P. Borschberg, Ethniciy, Language and Culture in Melaka after the Transition from Portuguese to Dutch Rule, in: Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society 83:2 (2010), 93-117.

(24) P. J. Stern, The Company-State. Corporate Sovereignity and the Early Modern Foundation of the British Empire in India, Oxford (u.a.) 2001, 19-40.

(25) O. Prakash, The Trading World of the Indian Ocean. Some Defining Features, in: Ders. (Hg.), The Trading World of he Indian Ocean, 1500-1800, Delhi 2012, 3-52, hier 24-28; P. A. Van Dyke, The Canton Trade. Life and Enterprise on the China Coast 1700-1845, Hongkong 2005.

(26) Prakash, Trading World, 28-30.

(27) Ebd., 36-38.

(28) K. N. Chaudhuri, The Trading World of Asia and the English East India Company 1660-1760, Cambridge (u.a.) 2006, 237-312; P. Parthasarathi, Cotton Textiles in the Indian Subcontinent, 1200-1800, in: G. Riello/P. Parthasarathi (Hgg.), The Spinning World. A Global History of Cotton Teytiles, 1200-1850, New York 2009, 17-42.

(29) Blussé, Visible Cities, 53 ff.

(30) Watson Andaya/Andaya, Early Modern Southeast Asia, 338f.

(31) G. A. Naddri, Sailing in Hazardous Waters. Maritime Merchants of Gujarat

in the Second Half of the Eighteen Century, in: O. Prakash (Hg.), The Trading World of the Indian Ocean, 1500-1800, Delhi 2012, 255-284, hier 267.

(32) راجع الفصل الرابع، الفقرة 4: مراكز وشبكات تجارية.

(33) S. Chaudhury, Trading Networks in a Traditional Diaspora. Armmenians in India, c. 1600-1800, in: I. Baghdiantz McCabe/I. P. Minoglou (Hgg.), Diaspora Entrepreneurial Networks. Four Centuries of History, Oxford/New York 2005, 51-72.

(34) راجع الفقرة السادسة: اكتشاف البحر ثانية - حنين رومانسي إلى الملاحة البحرية، الموجودة في الفصل التاسع من هذا الكتاب، أعني الفصل «عولمة البحار».

(35) J. K. Chin, The Hokkien Merchants in the South China Sea, 1500-1800, in: O. Prakash (Hg.), The Trading World of Indian Ocean, 1500-1800, Delhi 2012, 433-461; Blussé, Visible Cities, 20-23.

(36) Blussé, Vislble Cities, 10 f.

(37) Chin, The Hokkien Marchants, 433-461.

(38) Watson Andaya/Andaya, Early Modern Southeast Asia, 149.

(39) Chin, The Hokkien Merchants, 433-461.

(40) B. Watson Andaya, A People that Range into All the Kingdom if Asia.: The Chulia Trading Network in the Malay World in the Seventeenth and Eighteenth Centuries, in: O. Prakash (Hg.), The Trading of the India Ocean, 1500-1800, Delhi 2012, 353-386.

(41) M. R. Fernando. Commerce in the Malay Archipelago. 1400-1800, in: O. Prakash (Hg.), The Trading World of the Indian Ocean, 1500-100, Delhi 2012, 387-431.

(42) Watson Andaya/Andaya, Early Modern Southeast Asia, 149; P. Borschberg, The Singapore and Melaka Straits. Violence, Security and Diplomacy in the 17th Century, Singapore 2010, 14, 53, 63.

(43) J. Lucassen, A Multinational and its Labor Force. The Dutch East India Company, 1595-1795, in: International Labor and Working-Class History 66 (2004), 12-39, hier 12-17.

(44) H. Ketting, Leven, werk en rebellie aan boord van Qost-Indievaarders (1595-1660), Amsterdam 2002, 29-37.

(45) Ebd., 88 f.

(46) J. R. Bruijin, De personeelsbehoefte van de VOC overzee en aan boord, bezien in Aziaeisch en Nderlands perspectief, in: Low Countries Historical Revieww 91 (1976), 218-248, hier 223; J. Lucassen, Zeevarenden, in: L. M. Akveld/S. Hart/W.J. van Hoboken (Hgg.), Marritieme geschiedenis der Nederlanden, Bd. 2: Zeventiende eeuw, van 1585 tot ca. 1680, Bussum 1977, 126-158, hier 145-150.

(47) Lucassen, Multinational and its Labor Force, 16.

(48) Bruijn, Personeelsbhoefte van de VOC, 218-248, hier 223; Lucassen,

Zeevarenden, 145-150.

(49) Lucassen, Zeevarenden, 126-158.

(50) J. R. Bruijn, Schippers van de VOC in de achttiende eeu aan de wal en op zee, Amsterdam, [2]2008, 163 ff.

(51) Lucassen, Multinational and its Labor Force, 19-24; M. Van Rossum, Werkers van de wereld. Globalisering, arbeid en interculturele ontmoetingen tussen Aziatische en Europese zeelieden in dienst van de VOC, 1600-1800, Hilversum 2014.

(52) V. W. Lundsford, Piracy and Privateering in the Golden Age Netherlands, New York (u.a.)2005, 170-175.

(53) C. Ferrao/J. P. Monteiro Soarea (Hgg.), The "Thierbuch" and "Autobiography" of Zacharias Wagener, Rio de Janeiro 1997.

(54) M. de Bruijn/R. Raben (Hgg.), The World of Jan Brandes, 1743-1808, Drawings pf a Dutch Traveller in Batavia, Ceylon and Southern Africa, Zwolle 2004.

(55) Brief van C. L. Scheitz vanuit Steinberg aan zijn broer, 23 maart 1780, hg. Von A. Langendoen, in: E. van der Doe (Hg.), De dominee met het stenen hart en andere overzeese briefgeheimen, Zutphen 2008, 75 f.

(56) Blussé, Visible Cities, 35, 49.

(57) Zandvliet, De Nederlandse ontmoeting, 24 ff.

(58) M. North, Art and Material Culture in the Cape Colony and Batavia in the Seventeeth and Eighteenth Centuries, in: T. DaCosta Kaufmann/M. North (Hgg.). Mediating Netherlandish Art and Material Culture in Asia, Amsterdam 2014, 111-128.

(59) Zandvliet, De Nederlandes ontmoeting, 24 ff.

(60) G. E. Rumphius, D'Amboinsche Rariteitkamer, Amsterdam 1705.

(61) F. Valentyn, Oud en Nieuw Oost-Indien, Dordrecht 1724-1726.

(62) Borschberg, Matelief, 467 f.: J. Villiers, The Estado da India in South East Asia, in: P. Kratoska/P. Borschberg (Hgg.), South East Asia, Colonial History, Bd. 1: Imperialism before 1800, London (u.a.) 2001, 151-178.

(63) P. Borschberg, Hugo Grotius, the Portuguese and Free Trade in the East Indies, Singapore 2011, 78- 105; Ders., Singapore and Melaka Straits, 68-77; T. Brook, Mr. Selden's Map of China. Decording Secrets of a Vanished Cartographer, New York 2013, 19-44; C. H. Alexandrowicz, An Introduction to the History if the Kaw of the Nations in the East Indies (16th and 18th Centuries), Oxford 1967, 61-82; Steinberg, Social Constructions, 68-110.

(64) راجع الفصل الخامس، الفقرة 3 في هذا الكتاب.

(65) Steinberg, Social Constructions, 98.

(66) Watson Andaya/Andaya, Early Modern Southeast Asia, 301.

الفصل السابع

(1) Die Geschichte einer Überseehan delsgesellschaft: Aus einem Brief eines Seniopartners in Sevilla an den Juniorpartners in Lima (1553); Sevilla, 16: Oktober 1553, in: E. Schmitt (Hg.), Dokumente zur Geschichte der europäischen Expansion, Bd. 4: Wirtschaft und Handel der Koloniareiche, München 1988, 52 f.

(2) J. E. Chaplin, The Atlantic ocean and its Contemporary Meanings, 1492-1808, in: J. P: Greene/P. D. Morgan (Hgg.), Atlantic History. A Critical Appraisal, Oxford 2009, 35-51.

(3) F. Fernandez-Armesto, Before Columbus. Exploration and Colonisation from the Mediterranean to the Atlantic, 1229-1492, London 1987; D. Abulafia, Neolithic Meets Medieval. First Encounters in the Canary Islands, in: Ders. F. Bernd (Hgg.), Medieval Frontiers. Concept and Practices, Aldershot 2002, 255-278.

(4) F. Mauro,Die europäische Expansion, Stuttgart 1984, 33-41.

(5) L. Martin-Meras, Fabricando la imagen del mundo. Los trabajos cartográficos de la Casa de la Contratación, in: G. De Carlos Boutet (Hg.), Espana y América. Un oceáno de negocios. Quinto centenario de la Casa de la Contratación, 1503-2003, Madrid 2003, 89-102; Chaplin, The Atlantic Ocean, 38 f.

(6) J. K. Thornton, A Cultural History of the Atlantic World 1250-1820, Cambridge (u.a.) 2012, 9 ff:

(7) I. K. Steele, the English Atlantic, 1675-1740. An Exploration of Communication and Community, New York 1986, 14 f.

(8) J. H. Elliott, Atlantic History. A Circumnavigation, in: D. Armitage/M. J. Braddick (Hgg.), The British Atlantic World, 1500-1800, Houndmills 2009, 253-270, hier 254 f.

(9) N. Sánchez-Albornoz, La población de América Latina. Desde los tiempos precolombinos al ano 2025, Madrid 1994, 80.

(10) W. Stangl, Zwischen Authentizität und Fiktion. Die private Korrespondez spanischer Emigranten aus Amerika, 1492-1824, Köln (u.a.) 2012, 99-107

(11) R. M. Serrera, La Casa de la Contrataction en Sevilla (1503-1717), in: G. De Carlos Boutet (Hg.), Espana y América. Un oceáno de negocios, Quinto centenario de la Casa de la Contrataction, 1503-2003, Madrid 2003, 47-64; H. Pohl, Die Consulados im spanischen Amerika, in: Jhrbucg für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas 3 (1966), 402-415.

(12) Schmitt, Dokumente zur Geschichte der europäischen Expansion, Bd. 4, 48-51, auf der Basis von P. Chaunu, Sevilla y América siglos XVI y XVII,

Sevilla 1983. 204 f.

(13) راجع في هذا الشأن الفصل الثامن من هذا الكتاب.

(14) M. A. Burkholder/L. A. Johnson, Colonial Latin America, New York/Oxford 2012, 162 f.

(15) C. S. Assadourian, El siste, a de la economia colonial. El Mercado interior, regions y espacio económico, Mexico-City 1983.

(16) Burkholder/Johnson, Latin America, 182-185, 303.

(17) A. J. R. Russell-Wood, The Portuguese Atlantic, 1415-1808, in: J.P. Greene/P. D. Morgan (HG.), Atlantic History. A Critical Appraisal, Oxford 2009, 81-109.

(18) North, Europa expandiert, 109.

(19) Russell-Wood, The Portuguese Atlantic, 89-96.

(20) Burkholder/Johnson, Latin America, 185 f.

(21) North, Kleine Geschichte des Geldes, 121 ff.

(22) H. den Heijer, De gesciedenis van de WIC, Zutphen 2002, 13-54; C. R. Boxer, The Dutch in Brazil, 1624-1654, Oxford 1957.

(23) M. North, Das Goldene Zeitalter, Kunst und Kommerz in der niederländisschen Malerei des 17. Jahrhunderts, Köln (u.a.) 2001, 34 ff.: Heeijer, Geschiedenis van de WIC, 151-162.

(24) O. a: Rink, Seafarers and businessmen. The Growth of Dutch Commerce in the Lower Hudson River Valley. In: R. Panetta (Hg.), The Dutch New York. The Roots of Hudson Valley Culture, New York 2009, 7-34.

(25) J. de Vries, The Dutch Atlantic Economies, in: P. A. Coclains (Hg.), The Atlantic Economy during the Seventeenth and Eighteenth Centuries. Organization, Operation, Practice, and Personnel, Columbia 2005, 1-29, hier 8.

(26) M. North, Geschchte der Niederlande, München 2013, 40 ff.

(27) C. Schnurmann, Atlantische Welten. Engländer und Niederländer im amerikanisch-atlantischen Raum 1648-1713, Köln (u. a.) 1998, 231-234, 293-301.

(28) De Vries, Atlantic Economies, 12.

(29) B. Schmidt, The Dutch Atlantic. From Provincialism to Globalism, in: J. P, Greene/P.D. Morgan (Hgg.), Atlantic History. A. Critical Appraisal, Oxford 2009, 163-187, hier 181 f.

(30) J. Berger Hochstrasser, The Butterfly Effect, Embodied Cognition and Perceptual Knowledge in Maria Sibylla Merian's Metamorphosis Insectorum Surinaensium, in: S. Huigen/J. L. De Jong/E. Kolfin (Hgg.), The Dutch Trading Companies as Knowledge Networks, Leiden/Boston 2020, 59-101.

(31) R. Hakluyt, Divers Voyage Touching the Discovery of America and the Islands Adjacent, London 1850, 8 f.

(32) راجع بهذا الشأن:

P. Mancall, Hakluyt's Promise. An Elizabethan's Obsession for an English

America, New Haven 007; K. Ordahl Kupperman, The Jamestown Project, Cambridge, MA/London 2007.

(33) A. Games, Migration and the Origins of the English Atlantic World, Cambridge, MA/London 2007.

(34) A. Games, Migration, in: D. Armitage/M. J. Braddick (Hgg.), The British Atlantic World, 1500-1800, Basingstocke ²2009, 33-52, hier 39 f.

(35) Ebd., 32 ff.; A. Games, Beyond the Atöantic, English Globetrotters and Transoceanic Connections, in: The William and Mary Quarterly, Third Series 66:4 (Okt., 2006), S. M. M. Pearsall, Atlantic Families. Lives and Letters in the Later Eighteenth Century, Oxford/New York 2010.

(36) N. Zahedieh, Economy, in: D. Armitage/M. J. Braddick (Hgg.), The British Atlantic World, 1500-1800, Basinstoke ²2009, 53-70, hier 53.

(37) P. W. Hunter, Purchasing Identity in the Atlantic World, Massachusetts Merchants, 1670-1780m Ithaca (u. a.) 2001, 48 f., 66, 78, 83 ff.

(38) C. Frank, Objectifying China. Imagining America. Chinese Commodities in Early America, Chicago/London 2011, 30-34, 43-46.

(39) G. Harvard/C. Vidal, Histoire de L'Amérique Francaise, Paris ²2008, 61-66.

(40) L. Dubois, The French Atlantic, in: J. P. Greene/P. D. Morgan (Hgg.), Atlantic History, A Critical Appraisal, Oxford 2009, 137-161; C. C. Bell, Revolution, Romanticism, and the Afro-Creole Protest Tradition in Louisiana, 1718-1868, Baton Rouge 1997.

(41) Dubois, French Atlantic, 144 ff.

(42) P. Gilroy, The Black Atlantic. Modernity and Double-Consciousness, Cambridge, MA/London 1993.

(43) M. Zeuske, Sklavenhändler, Negreeros und Atlantikkreolen. Eine Weltgeschichte des Sklavenhandes im atlantischen Raum, Berlin 2015, 21-25.

(44) P. D. Morgan, Africa and the Atlantic, c. 1450 to c. 1820, in: J. P. Greene/P. D. Morgan (Hgg.), Atlantic History. A. Critical Appraisal, Oxford 2009, 223-248.

(45) D. Northrup. Africa's Discovery of Europe, 1450-1850, New York 2002, -50-69.

(46) C. Krieger; Mapping the History of Cotton Textile Production in Precolonial West Africa, in: African Economic History 33 (2005), 87-116.

(47) Dies, The Importance of Mande Textiles in the African Side iof the Atlantic Trade, ca. 1680-1710, in: Mande Studies 11 (2011), 1-21, hier 16.

(48) Morgan, Africa and the Atlantic, 223 f., 232, 235-240; D. Eltis, Precolonial Western Africa, and the Atlantic Economy, in: B. L, Solow (Hg.), Slavery and the Rise of the Atlantic System, New York 1991, 97-119.

(49) J. A. Carney, African Plant and Animal Species in 18th- Century Tropical America, in: V. Hyden-Hanscho/R. Pieper/W. Stangel (Hgg.), Cultural Ex-

change and Consumption Patterns in the Age of Enlightenment, Europe and the Atlantic World, Bochum 2013, 97-116: H. S. Klein, The Atlantic Slave Trade, New York 2010, 182-187.

(50) V. Carretta, Equiano the African. Biography of a self-made Man, Athens 2005, 1-16.

(51) Vgl. ebd., 135-161.

(52) Ebd., 176-201.

(53) Ebd., 236-270.

(54) M. Ogborn, Global Lives. Britain and the World 1550-1800, Cambridge (u.a.) 2008, 276-280; Carretta, Equiano, 330-339:

(55) J. E. Chmberlin, Island. How Islands Transform from the World, New York 2013, 8-13.

(56) Thornton, Cultutral History, 104-107.

(57) J.-P. Rubiés, The Worlds of Europeans, Africans, and Americans, c. 1490, in: N. Canny/P. Morgan (Hgg.), The Oxford Handbook of thee Atlantic World c. 1450- c. 1850, Oxford 2011, 21-37, hier 32-36.

(58) A. W. Crosby, The Columbian Exchange. Biological and Cultural Consequences of 1492, Westport 2003.

(59) A. Turner Bushnell, Indigenous America and the Limits if the Atlantic World, 1493-1825, in: J. P. Greene/P. D. Morgan (Hgg.), Atlantic History. A Critical Appraisal, Oxford 2009, 191-221, hier 191-204.

(60) Havard/Vidal, Histoire de L'Amérique Francaise, 172-176, 318-329.

(61) Dubois, French Atlantic, 140-144.

(62) Turner Bushnell, Indigenous America, 199.

(63) J. M. Hall, Zamumo's Gifts. Indian-European Exchange in the Colonial Southeast, Philadelphia 2009, 1-11, 117-167.

(64) P. Hämäläinen, The Comanche Empire, New Haven 2008, 3.

(65) R. White, The Middle Ground. Indians, Empires and Republics in the Great Lakes Region, 1650-1815, New York 1991; C. F. Smith, Native Borderlands. Colonialism and the Development of Native Power, in: J. WW. I. Lee/M. North (Hgg.), Globalizing Borderlands Studies in Europe and North America, Lincoln 2016, 179-192.

(66) نقلا عن ترجمة:

B. Lubbock (Hg.), Barlow's Journal of His Life at Sea in King's Ships, East and West Indiamen and Other Ships from 1659 to 1703, London 1934, 162. Ogborn, Global Lives, 148 f.

(67) Ogborn, Global Lives, 148-152.

(68) P. Earle, Sailors, English Merchant Seamen 1650-1775, Methuen 2007, 145-163.

(69) W. Dampier, A New Voyage Round the World, London 1697.

(70) Ogborn, Global Lives, 171-177.

(71) M. Rediker, The Pirate and the Gallows. An Atlantic Theater of Terror and Resistance, in: J. H. Bentley/R. Bridenthal/K. Wigen (Hgg.), Seascapes. Maritime Histories, Littoral Cultures, and Transoceanic Exchange, Honolulu 2007, 239-250.

(72) Rediker, Outlaws of the Atlantic, 63-88.

(73) راجع الفصل الخامس: البحر المتوسط، الفقرة الرقم 5: القراصنة يستلبون وينهبون الأموال قهرا ويأخذون رهائن طلبا للفدية.

(74) M. North, Toward a Global Material Culture. Domestic Interriors in the Atlantic and Other Worlds, in: V. Hyden-Hanscho/R. Pieper/W. Stangl (Hgg.), Cultural Exchange and Consumption Patterns in the Age of Enlightenment. Europe and the Atlantic World, Bochum 2013, 81-96, hier 92; D. L. Krohn/M. De Filippis/P. Miller (Hgg.), New York between East and West. The World van Varick, New Haven 2009, 356.

(75) W. Monson, Advice How to Plan the Island of Madagascar, or St. Lawrence, the Greatest Island in the World, and a Part of America, in: M. Oppenheim (Hgg.), The Naval Tracts of Sir William Monson in Six Books Edited with a Commentary Drawn from the State Papers and Other Original Sources, London 1913, 434-439, hier 437 f.

(76) راجع بهذا الشأن:

A. Orelius, Theatrum Orbis Terrarum. Gedruckt zu Nuernberg durch Johann Koler Anno MDLXXII, Darmstadt 2012 (1572).

(77) L. J. Waghenaer; T'eerste deel vande Spieghel der zeevaerdt, van de nagivatie der Westersche zee (...) in diversche zee caerten begrepen, Leiden 1584.

(78) Sobel, Longitude.

(79) M. de Campos Francoto. De Olinda a Holanda. O gabinete de Curiosidades de Nassau, Campinas 2014; M. North, Koloniale Kunstwelten in Ostindien, Kulturelle Kommunikation im Umkreis der Handelskompanien, in: Jahrbuch für Europäische Überseegeschichte 5 (2005), 55-72, hier 55.

(80) Schmidt, Dutch Atlantic; K. Zandvliet, Mapping for Money. Maps, Plans and Topographic Paintings and Their Role in Dutch Overseas Expansion during the Sixteenth and Seventeenth Centuries, Amsterdam 1998.

(81) Chaplin, The Atlantic Ocean, 45; Dies., The First Scientific American. Benjamin Franklin and the Pursuit of Genius, New York 2006, 195-200.

(82) Chaplin, The Atlantic Ocean, 45-48.

الفصل الثامن

(1) نقلا عن ترجمة:

E. H. McCrmock, Omari. Pacific Envoy, Auckland (u.a.) 1977, 128.

(2) A. v. Chymisso, Reise um die Welt, Berlin 2001, 345.

(3) R. Wendt, Einleitung. Der Pazifische Ozean und die Europär. Ambitionen, Refahrungn und Transfers, in: Saeculum 64:1 (2014), 1-7, hier 1.

(4) D. Salesa, The Pacific in Indigenous Times, in: D. Armitage/A. Bashford (Hgg.), Pacific Histories. Ocean, Land, People, Basingstoke (u.a.) 2014, 31-52, hier 34 ff.; B. Fagan, Beyond the Blue Horizon, New York 2012, 37-41.

(5) A. Giraldez, The Age of Trade, New York (u.a.) 2h015, 119-144. 1993, 25 ff.

(6) W. A. McDougall, Let the Sea Make a Noise. A History of the North Pacific from Magellan to MacArthur, New York

(7) راجع تفاصيل الحملتين في:

B. Schmidt, Innocence Abroad, The Duch Imagination and the New World, 1570-1670, Cmbridge (u.a.), 2001, 197-210.

(8) R. E. Bushmann; Iberian Visions of the Pacific Ocean, Basingstoke (u.a.) 2014, 55-68.

(9) J. Banks/J. Cook/J. Hawkesworth, The Unfortunate Compiler, in: J. Lamb/V. Smith/ N. Thomas (Hgg.) Exploration and Exchange, A South Sea Anthology 1680-1900, Chicago 2000, 73-92, hier 84-88.

(10) J. R. Forster, Observations Made during a Voyage Round the World on Physical Geography, Natural History, and Ethic Philosophy, London 1778, 513.

(11) H. Guest, Empire, Barbarism, and Civilisation. James Cook, William Hodges, and the Return to the Pacific, Cambridge (u.a.) 2007.

(12) P. Bérard, Le voyage de la Pérouse, Itinéraires et aspects singuliers, Albi 2010, 133-142; S. R. Fischer, History of the Pacific Island, Houndmills 2002, 92 f.

(13) Buschmann, Iberian Visions, 164-169.

(14) McDougall, Let the Sea, 62-71.

(15) راجع التفاصيل في مؤلف:

R. H. Dana, Two Years before the Mast. A Personal Narrative, London 2009.

(16) A. J. v. Krusenstern, Reise um die Welt 1803-1806, 3de., Peterdburg 1810-1812; Ders., Atlas de l'Ocean Pacifique, 2 Bde., Petersburg 1824-1827.

(17) O. v. Kotzebue, Entdeckungsreise in die Südsee und nach der Berings-Straße zur Erforschung einer nordöstlichen Durchfahrt. Unternommen in den Jahren 1815, 1816, 117 und 1818, Auf Kosten Sr. Erlaucht des Herrn Reichs-KanzlersGrafen Rumanzoff auf dem Schiffe Rurick unter den Befehle des Lieutenants der Russisch-Kaiserlichen Marine Otto von Kotzebue, 3 Bde., Weimar 1821.

(18) Chamisso, Reise, 22.

(19) Ebd., 50.

(20) Ebd., 108 f.

(21) C. Geertz, Dichte Beschreibung. Beiträge zum Verstehen kultureller Systeme, Frankfurt/M. 2012.

(22) Chamisso, Reise, 292 f.

(23) H. Liebersohn, The Traveller's World. Europe to the Pacific, Cambridge, MA/London 2006, 161 f.

(24) Chamisso, Reise, 352.

(25) Ebd., 355.

(26) A. Moore, Harry Maitey. From Polynesia to Prussia, in: Hawaiian Journal of History 2 (1977), 125-161.

(27) D. Chappell, Double Ghosts. Oceanian Voyagers on Euroamerican Ships, Armonk. New York (u. a.) 1997, 27, 118.

(28) J. Barman, Leaving Paradise. Indigenous Hawaiians in the Pacific Northwest, 1787-1898, Honolulu 2008, 18-22.

(29) N. Thomas, Islanders. The Pacific in the Age of Empire, New Haven (u.a.) 2010, 4; Chappell, Double Ghosts; P. D'Arcy, The People of the Sea. Environment, Identity, and History in Oceania, Honolulu 2006, 50-64.

(30) N. Thomas, The Age of Empire in the Pacific, in: D. Armitage/A. Bashford (Hgg.), Pacific Histories. Ocean, Land People, Basingstocke (u.a.) 2014, 75-96, hier 82.

(31) J. M. Beurdeley, The Chinese Collector through the Centuries. From the Han to the 20th Century, Fribourg 1966, 181-185.

(32) D. Igler, The Great Ocean. Pacific Worlds from Captain Cook to the Gold Rush, Oxford (u. a.) 2013, pp-111.

(33) Chapell, Double Ghosts, 103 f.

(34) Igler, Great Ocean, 111-115.

(35) Vgl. D. Leibsohn, Made in China, Made in Mexico, in: D. Pierce/R. Y. Otsuka (Hgg.), At the Crossroads. The Arts of Spanish America and Early Global Trade, 1492-1850. Papers from the 2010 Mayer Center Symposium at the Denver Art Museum, Denver 2012, 11-40; D. Pierce (Hg.), Asia and Spanish America. Trans-Pacific Artistic and Cultural Exchange, 1500-1800, Denver 2009; R. Pieper, From Cultural Exchange to Cultural Memory. Spanish America Objects in Spanish and Austrian Households of the Early 18th, Century, in: V. Hyden-Hanscho/R. Pieper/R. Pieper/W. Stangl (Hgg.), Cultural Exchange and Consumption in the Age of Enlightenment. Europe and the Atlantic World, Bochum 2013, 213-234.

(36) Chamisso, Reise, 380-384.

(37) Blussé, Visible Cities,, 50-55, 60-66; Matsuda, Pacific Worlds, 175-196.

(38) Igler, Great Ocean, 29.

(39) Fischer, Pacific Islands, 100 f.

(40) Ebd., 101, Chappell, Double Ghosts, 94 f.

(41) U. Strasser, Die Kartierung der Palaosinseln. Geographische Imagination und Wissenstransfer zwischen Europäischen Jesuiten und mikronesischen

Insulanern um 1700, in: Geschchte und Gesellschaft 36:2 (2010), 197-230.

(42) Matsuda, Pacific Worlds, 144 ff.

(43) Thomas, Islanders.

(44) Chappell, Double Ghosts, 96.

(45) D. Bronwen, Religion, in: D. ArmitageLA. Bashford (Hgg.), Pacific Histories. Ocean, Land, People, Basingstoke (u.a.) 2014, 193-215, hier 201-205.

(46) Liebersohn, Traveller's World, 245-262.

(47) O. v. Kotzebue, Neue Reise um die Welt in den Jahren 1823, 24, 25 und 26. Mie Kupferstichen und 3 Charten, Göttingen 1830, 88.

(48) نقلا عن:

Liebersohn, Traveller's World, 283.

(49) Ebd., 287.

(50) J. E. Chamberlin, Island. How Islands Transform the World, New York 2013, 125-162.

(51) Igler, Great Ocean, 155-185.

(52) Chappell, Double Ghosts, 173 f.

الفصل التاسع

(1) A. Smith, Untersuchun über Wswn und Ursache des Reichtums der Völker, Tübingen 2012 (1776), 102 f.

(2) J. Armstrong/D. Williams, An Appraisal of the Progress of the Steamship in the Nineteenth Century, in: G. Harlafis/S. Tenold/ J. M. Valdaliso (Hgg.), The World's Key Industry. History and Economics of International Shipping. Basingstocke, Hampshire (u. a.) 2012, 43-63.

(3) W. Kresse, Die Fahrtgebiete der Hamburger Handelsflotte 1824-1888, Hamburg 1972, 184-189.

(4) S. Palmer, The British Shipping Industry 1850-1914, in: L. R. Fischer/G. E. Panting (Hgg.), Change and Adaptation in Maritime History. The North Atlantic Fleets in the Nineteenth Century, St. Johns 1984, 87-115; L. R. Fischer/H. W. Nordvik, Maritime Transport and Integration of the North Atlantic Economy, 1850-1914. Papers if the IX. International Congress of Economic History, Stuttgart 1986, 519-546.

(5) Fischer/Nordvik, Maritime Transport, 539.

(6) C. Knick Harley, Late Nineteenth Century Transportation, Trade and Settlement, in: W. Fischer (Hg.), The Emergence of a World Economy 1500-1914. Papers of the IX. International Congress if Economic History, Stuttgart 1986, 593-618.

(7) A. J. H. Latham, The International Trade in Rice and Wheat since 1868. A. Study in Market Integration, in: W. Fischer (Hg.), The Emergence of a World Economy 1500-1914, Papers of the IX. International Congress of Economic History, Stuttgart 1986, 645-664; A. J. H. Latham/L. Neal, The

International Market in Rice and Wheat, 1868-1914, in; Economy History Review 36:2 (1983), 260-280.

(8) C. Knick Harley: Shipping and Stable Economies in the Periphery, in: G. Harlaftis/S. Tenold/J. M. Valdaliso (Hgg.), The World's Key Industry. History and Economics of International Shipping, Basingstoke, Hampshire (u. a.) 2012, 29-42.

(9) M. North, German Sailors, 1650-1900, in: J. R. Bruijn/J, Lucassen/P. C. Van Royen (Hgg.), "Those Emblems of Hell"? European Sailors and the maritime Labour Market, 1570-1870, St. John's 1997, 253-266, hier 258; Jarl Ojala (U. a:), Deskilling and Decline in Skill Premiums during the Age of Sail. Swedish and Finnish Seamen, 1751-1913m in: Explorations in Economic History.

(10) Kaukianen, Overseas Migration, 371-387.

(11) R. Wenzlhuemer, Connecting the Nineteenth- Century World. The Telegraph and Globalization, Cambridge (u.a.) 2013.

(12) J. Ahvenainen, The Role of Telegraphs in the 19th Century Revolution of Communications, in: M. North (Hg.), Kommunikationsrevolutionen, Die neuen Medien des 16. Und 17. Jahrhunderts, Köln (u. a.) [2]2001, 73-80, hier 75 f.

(13) Ahvenainen, Thr Role of Telegraphs, 73-80; M. North, Einleitung, in: Ders. (Hg.), Kommunikationsrevolutionen. Die neuen Medien des 16. Und 19:Jahrhunderts, Köln (u. a.) [2]2001, IX-XIX.

(14) C. Neutsch, Briefverkehr als Medium internationer Kommunikation im ausgehenden 19. und beginnenden 20. Jahrhunder, in: M. North (Hg.), Kommunikationsrevolutionen, Die neuen Medien des 16. Und 19. Jahrhunderts, Köln (u. a.) [2]2001, 129-155.

(15) S. Hensel, Latin American Perspectives on Migration in the Atlantic World, in: D. R. Gabaccia/D. Hoerder (Hgg.), Connecting Seas Migrations from the 1830s to the 1930s, Leiden/Boston 2011, 218-301, hier 289.

(16) N. Sánchez-Albornoz, La poblaciốn de América latina. Desde los tiempos precolombinos al ano 2025, Madrid 1994, 120-142.

(17) S. Hensel, Latin American Perspectives, 281-301.

(18) Alpers, The Indian Ocean, 116 ff.

(19) E. Hu-Dehart, Chinese Coolie Labour in Cuba in the Nineteenth Century, Free Labour of Neoslavery, in: Contributions in Black Studies 12 (1994), 38-54.

(20) R. J. Chandeler/S. J. potash, Gold, Silk, Pioneers and Mail. The Story of the Pacific Mail Steamship Company, San Francisco 2007; E. M: Tate, Trans-Pacific Steam: The Story of Steam Navigation from the Pacific Coast of North America to the Far East and the Antipodes, 1867-1942, New York 1986.

(21) A. McKe0wn, Movement, in: D. Armitage/A. Bashford (Hgg.), Pacific Histories. Ocean, land, People, New York 2014, 143-165, hier 152 f.

(22) E. Sinn, Pacific Crossing. California Gold, Chinese Migration, and the Making of Hong Kong, Hongkong 2013, 231- 240.

(23) McKeown, Movement, 152 f.

(24) Matsuda, Pacific Worlds, 216-232.

(25) C. Skwiot, Migration and the Politics if Sovereignty, Settlement, and Belonging in Hawai'i, in: D. R. Gabaccia/D. Hoerder (Hgg.), Connecting Seas and Connected Ocean Rims. Indian, Atlantic, and Pacific Oceans and China Seas Migrations from the 1830s to the 1930s, Leiden/Boston 2011, 440-463.

(26) W. J. Bolster, The Mortal Sea; Fishing the Atlantic in the Age of Sail, Cambridge, MA/London 2012, 158-163.

(27) Ebd., 133-168.

(28) Ebd., 191-197.

(29) Ebd., 223-227.

(30) D. H. Cushing, The Provident Sea, Cambridge (u. a.) 1988, 109-114.

راجع أيضا ما قلناه في الفقرة الرقم (1) من هذا الفصل.

(31) J. G. Butcher, The Closing of the Frontier. A History of the Marine Fisheries of Southeast Asia c. 1850-2000. Leiden 2004, 27-59.

(32) Ebd., 60-74.

راجع أيضا: الفقرة الرقم (1) من الفصل العاشر، في هذا الكتاب.

(33) S. S. Amrith, Crossing the Bay of Bengal. The Furies of Nature and Fortunes of Migrants, Cambridge, MA/London 2013, 74 f.

(34) Alpers, The Indian Ocean, 98-112.

(35) R. F. Buschmann, Oceans in World History, Boston, 104-107.

(36) A. T. Mahan, The Influence of Sea Power upon History 1600-1783, Bremen 2010 (Reprint der Ausgabe von 1889).

(37) نقلا عن:

M. Epkenhans, Die wilhelminische Flottenrüstung 1908-1914, München 1991, 409.

(38) Ebd., 31-51.

(39) M. Epkenhans, Flotten und Flittenrüstung im 20. Jahrhundert, in: J. ElvertLS. HessLH. Walle (Hgg.), Maritime Wirtschaft in Deutschland. Schifffahrt - Werften - Handel - Seemacht im 19. Und 20. Jahrhundert, Stuttgart 2012, 176-189.

(40) P. Hart, Gallipoli, London 2011.

(41) D. Richter, Das Meer. Geschichte der ältesten Landschaft, Berlin 2014, 147 ff.

(42) A. Corbin, Meereslust, Das Abendland und die Enrdeckung der Küste

1750-1840, Berlin 1990, 344-352.

(43) W. Karge, Heiligendamm. Erstes deuschees Seebad. Gegründet 1793, Schwerin 1993; A. Brenner, „Wenn jemand eine Reise tut, so kann eer was erzählen …“ Die Anfänge des Bäderturismus am Beispiel des ersten deutschen Seebades Doberan-Heiligendamm“, Greifswald 2010.

(44) O. Kurilo (Hg.), Seebäder an der Ostsee im 19. Jahrhundert, München 2009.

(45) راجع بشأن هذه الوقائع في المؤلف المشار إليه أدناه:

Klinge, Die Osrseewelt, 130-133.

(46) D. Bellmann, Von Höllengefährten zu schwimmenden Palästen. Die Passagierschifffahrten aud dem Atlantik (1840-1930), FrankfurtLNew York 2015, 37-46.

(47) A. Sugiyma, Cultural Production and Consumption in the Age if Steam. A. Case on the Transmission of Western Opera in Southeast Asia, 1830s-1870s (Conference Paper, unveröffentlicht).

(48) S. Bose, A Hundred Horizons. The Indian Ocean in the Age of Global Empire, Cambridge, MA/London 2006, 233-271.

(49) راجع بهذا الشأن ما سبق أن قلناه عند حديثنا في السطور السابقة عن رياضة مسابقات القوارب.

الفصل العاشر

(1) أوردنا حديث الصياد محيي الدين عما عايشه خلال الزلزال الذي ضرب من تحت سطح البحر نقلا عن مقالة نشرتها الصحيفة البريطانية:

The Guardian (wwww.theguardian.com/global-development/2014/dec/25/Indian-ocean-tsunami-survivors-stories-aceh; Zugriff: 16.12.2015).

(2) Bose, A Hundred Horizons, 1-4.

(3) Matsuda, Pacific Worlds, 275-292, 315-334; Buschmann, Oceans, 110 f.

(4) A. Menzel, Dynamics within the Regime Compley of Counter-Piracy. Interaction Effects between Regional Agreements (Conference Paper, unveröffentlicht).

(5) W. Benz, Jüdische Flüchtlinge aus dem nationalsozialistischen Deutschland und dem von Deutschland besetzten Europa seit 1933, in: K. J. Bade (u. a.) (Hgg.), Enzyklopädie Migration in Europa. Vom 17. Jahrhundert bis zur Gegenwart, München (u.a.) ²2008, 715-722.

(6) J.-J. Jordi, «Pieds-Noirs» aus Algerien in Frankreich seit 1954, in: K. j. Bade (u. a.) (Hgg.), Enzyklopädie Migration in Europa. Vom 17. Jahrhunder bis zur Gegenwart, München (u. a.) ²2008, 852 ff.

(7) P. C. Emmer, Westiner in Großbritannien, Frankreich und in den Niederlanden seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs, in: K. J. Bade(u. a.) (Hgg.), Enzyklopädie Migration in Europa. Vom 17. Jahrhunder bis zur Gegenwart, München (u. a.) ²2008, 1097- 1103.

(8) S. Rah, Asylsuchende und Migration auf See. Staatliche Rechte und Pflichten aus völkerrechtlicher Sicht, Berlin (u. a.) 2009, 7-11.

(9) United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Maritime Transport Statistics 2015 (http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFoldes/reportFolders.aspx; Zugriff: 23.11.2015).

(10) Y. Kaukiainen, The Role of Shipping in the «Second Stage of Globalisation», in: The International Journal of Maritime History 26 (2014), 64-81.

(11) Ders., The Advantages of Water Carriage. Scale Economies and Shipping Technology, c. 1870-2000, in: G. Harlaftis/S. Tendold/J. M. Valdaliso (Hgg.), The World's Key Industry. History and Economics of International Shipping, Basingstoke (u. a.) 2012, 64-87.

(12) Ders. Growth, Diversification and Globalization. Main Trends in International Shipping since 1850, in: L. R. Fischer/E. Lage (Hgg.), International Merchant Shipping in the Nineteenth and Twentieth Centuries. The Comparative Dimension, St. Johns 2009, 1-56, hier 41 f.

(13) E. Ekberg/E. Lange/E. Merok, Building the Networks if Trade. Perspectives on Twentieth-Century Maritime History, in: G. Harlaftis/S. Tendold/J. M. Valdaliso (Hgg.), The World's Key Industry. History and Economics of International Shipping, Basingstoke (u. a.) 2012, 88-105.

(14) Kein Kreuzfahetschiff empfehlenswert (https://www.nabu.de/umwelt-und-ressourcen/verkehr/schifffahrt/16042.html. Zugriff: 18.11.2115):

(15) K. O'Reily, Britishe Wohlstandsmigranten an der Costa del Sol, in: K. J. Bade (u. a.) (Hgg.), Enzyklopädie Migration in Europa. Vom 17. Jahrhundert bis zur Gegenwart, München (u. a.) [2]2008, 429-433; K. Schwiewer, Deutsche Senioren in Spanien seit dem späten 20. Jahrhundert, in: K . J (u. a.), (Hgg.), Enzyklopädie Migration in Europa. Vom 17. Jahrhundert bis zur Gegenwart, München (u. a.) [2]2008, 511-513.

(16) Mittelmeer (www.wasser-wissen.de/abwasserlexikon/m/mittelmeer.html, Zugriff 18. 11. 2015.

(17) Öl und Gas aus dem Meer, in: Rohstoffe aus dem Meer - Chncen und Risilen. Worl Ocean Rewiew 3 (2014), 10-15. Siehe auch www.futureocean.org/de/.

(18) Welt im Wandel. Menschheitserbe Meer, hg. Vom Wissenschaftlichen Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (WBGU), Berlin 2013, 218-241.

(19) Mit den Meeren leben, World Ocean Review 1 (2010).

(20) K. J. Noone, Sea-Level Rise, in: R. J. Diaz/K. J. Noone/U. R. Sumaila (Hgg.), Managing Ocean Environments in a Changing Climate. Sustainability and Economic Perspectives, Amsterdam 2013, 97-126; K. M. Wowk, Paths to Sustainable Ocean Resources, in: R. J. Diaz/K. J. Noone/U. R. Sumaila

(Hgg.), Managing Ocean Environments in a Changing Climate. Sustainability and Economic Perspectives, Amsterdam 2013, 301-348, hier 312 f.

(21) J. Carstensen (u. a.), Deoxygenation of the Baltic Sea the Last Century, in: Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America 111:15 (2014), 5628-5633 (www.pans.org/content/111/15/5628.full.pdf, (Zugriff: 17.111.2015); Meer atmet auf: Neues Salzwasser für die Ostsee (http://globalmagazin.com/themen/natur/meer-atmet-auf-salzwassereeinbruch-in-derzentralen-ostsee/, Zugriff 17.11.2015).

(22) H. Eriksson-Hägg (u. a.), Marine Pollution, in: R. J. Diaz/K. J. Noone/U. R. Sumaila (Hgg.), Managing Ocean Environments in a Changing Climate. Sustainability and Economic Perspectives, Amsterdam 2013, 127-170.

(23) C. Wilcox/E. van Sebille/B. D. Hardesty, Threat of Plastic Pollution to Seabirds is Global. Pervasive, and Increasing, in: Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America 112:38 (2015), 11899-11904 (www.pans.org/content/112/38/1899.full.pdf, (Zugriff: 17.11.2015).

(24) راجع بهذا الشأن الفصل التاسع، الفقرة 2 في هذا الكتاب.

(25) Cushing, Provident Sea, 234-258.

(26) Pressemitteilung der Europäischen Kommission vom 10. November 2015 «Kommission Schlägt Fangmöglichkeiten für den Atlantik und die Nordsee vor» (http://europa.eu/rapid/press-release_IP-15-6016_de.htm, Zugriff: 16.11.2015).

(27) W. W. L. Cheung/A: D. Rogers/U. R. Sumaila, Potential Economic Costs of the Overuse of Marine Fish Stocks, in: R. J. Diaz/K. J. Noone/U. R. Sumaila (Hgg.), Managing Ocean Environments in a Changing Climate. Sustainability and Economic Perspectives, Amsterdam 2013, 171-192.

ببليوغرافيا

Abulafia, D. (2022), The Great Sea. A Human History of the Mediterranean, London (u.a.).

Alpers, E.A. (2014), The Indian Ocean in World History, Oxford (u.a.).

Armitage, D.Bashford, A. (Hgg.) (2014), Pacific Histories. Ocean, Land, People, New York.

Armitage, D. Braddick, M. J. (Hgg.) (2009), The British Atlantic World, 1500-1800, Houndmills.

Bailyn, B. (2005), Atlantic History, Concept and Contours, Cambridge, MA/ London.

Battuta, I. (2010), Die Wunder des Morgenlandes, Reisen durch Afrika und Asien, Muenchen.

Bayly. C.A. (2004), the Birth of the Modern World 1780-1914. Global Connections and Comparisons, Oxford.

Bentley, J. H.Bridenthal, R. Wigen, K. (Hgg.) (2007) Seascapes. Maritime Histories, Littoral Cultures, and Transoceanic Exchanges, Honolulu, 2007.

Berg,M. (Hg.) (2013), Writing the History of the Global. Challenges for the 21st Century. Oxford.

Blumenberg, H. (2011), Schhiffburch mit Zuschauer. Paradigma einer Daseinsmetaper,Fankfurt Main.

Bolster, W.J. (2012), the Mortal Sea. Fishing the Atlantic in the Age of Sail, Cambridge, MA/London.

Borgolte, M./Jaspert,N. (Hgg) (2016), Maritimes Mittelalter. Meere als Kommunikationsräume, Ostfildern.

Borschberg, P. (2010), the Singapore and Melaka Straits. Violence, Security and Diplomacy in the 17th Century, Singapore.

Borschberg, P. /North, M. (2010), Transcending Borders; the Sea as Realm of Memory, in: Asia Europe Journal 8, 279-292.

Bose, S. (2006) A Hundred Horizons. The Indian Ocean in the Age of Global Empire, Cambridge, MA/London.

Bracker, J./North, M./Tamm, P (1980), Maler der See. Marinemalerei in dreihundert Jahre, Herford.

Braudel, F. (1949), La Méditerranée et le monde méditeranéen à L'époque de Philippe II., Paris.

Brink, S. (Hg), (2009, The Viking World, London/New York.

Broodbank,C. (2013), The Making of the Middle Sea. A History of the Mediterranean from the Beginning to the Emergence of the Classical World. London.

Buschmann, R. F. (2007) Oceans in World History, Boston

Butcher, J.G. (2004), the Closing of the Frontier. A History of the Marie Fisheries of Southeast Asia c.1850-2000, Leiden.

Butel, P. (2012), Histoire de l'Atlantique , de Antiquité à nos jours, Paris

Calder, A./Lamb, J:/Orr, (1999) Voyages and Beaches. Pacific Encounters, 1769-1840. Hawaii.

Carlos Boutet, G.de (2003), Espana y America. Un oceàno de negocios. Quinto centenario de la Casa de la Contrataciòn, 1503-2003, Madrid

Chakravarti, R, (2002), Seafaring, Ships and Ship Owners. In Development of Maritime Technology in the Indien Ocean, London, 28-61

Chamisso, A. (2001), Reise um die Welt, Berlin

Chappell, D. (1997), Double Ghosts. Oceanian Voyagers on Euroamerican Ships, Armon, NY (u.a.).

Chaudhuri, K.N. (1990), Asia before Europe. Economy and Civilisation of the Indian Ocean from the Rise of Islam to 1750, Cambridge (u.a.)

Chaunu, P. (1983), Sevilla y America siglos XVI y XVII, Sevilla.

Coclanis, P.A. (Hg.) (2005), the Atlantic Economy during the Seventeenth and Eighteenth Centuries, Organization, Operation, Practice, and Personnel, Columbia

Cunliffe, B.W. (2011) Europe between the Oceans. 9000 BC-AC 1000, New Haven (u.a.)

DaCosta Kaufmann, T./North, M, (Hgg.) (2014), Mediating Netherlandish Art and Material Culture in Asia, Amsterdam.

Diaz, R. J. /Sumaila, K.J. (Hgg.) (2013), Managing Ocean Environments in a Changing Climate, Sustainability and Economic Perspectives, Amstrdam.

Emmer, P.C./Gommans, J. (2012), Rijk aan de ran de rand van de wereld. De geshiedenis van Nederland overzee, 1600-1800, Amsterdam.

Epkenhans,M. (1991), Die wilhelminische Flottenrüstung 1908-1914, München.

Fernàndez-Armesto.F. (1987), Before Columbus, Exploration and Colonisation from the Mediterranean to the Atlantic, 1229-1492, London.

Fischer, L.R./Nordvik, H.W. Maritime Transport and the Integration of the North Atlantic Economy, 1850-1914, in: W. Fischer (Hg.), The Emergence of a World Economy 1500-1914, Papers of the IX. International Congress of Economic History, Stuttgart, 519-546.

Fusaro, M./Heywood, C./Omri, M.-S. (2010), Trade and Cultural Exchange in the Early Modern Mediterranean. Braudel's Maritime Legacy, London.

Gaastra, F.S. (2002), De geschiedenis van de VOC, Zutphen, London.

Gabaccia, D.R./Hoerder, D. (Hgg.) (2011), Connecting Seas and Connected Ocean Rims. Indian, Atlantic, and Pacific Oceans and China Seas Migrations from the 1830s to the1930s, Leiden/ Boston.

Games, A. (1999), Migration and the Origins of the English Atlantic World, Cambridge, MA/London.

Games, A. (2006), Atlantic History. Definitions, Challenges, Opportunities, in: American History Review 111, 741-757.

Gillis, J. R. (2012), the Human Shore. Seacoasts in History, Chicago.

Gilroy, P. (1993), the Black Atlantic. Modernity and Double-Consciousness, Cambridge, MA/London.

Giotein, S. D.. (1973), Letters of Jewish Traders, Princeton.

Goldberg, J. L. (2012), Trade and Institutions inn the Medieval Mediterranean. The Geniza Merchants and their Business World, Cambridge (u.a.).

Gorski, R. (2012), Roles of the Sea. Views from the Shore, in: Ders. (Hg.), Roles of the Sea inn Medieval England, Woodbridge, 1-24. Greene, J. P. /Morgan, P. D. (Hgg.) (2009), Atlantic History. A Critical Appraisal, Oxford.

Greene, M. (2010), Catholic Pirates and Greek Merchants. A Maritime History of the Mediterranean, Princeton (u. a.).

Grzechnik, M. /Hurskainen, H. (Hgg.) (2015), Beyond the Sea. Reviewing the Manifold Dimensions of Water as Barrier and Bridge, Köln (u. a.).

Harlaftis, G. /Tenold, S./Valdaliso, J. M. (Hgg.) (2012), The World's Key Industry. History and Economics of International Shipping, Basingstoke, Hampshire (u. a.).

Hausberger, B. (2015) Die Verknüpfung der Welt. Geschichte dder frühen Globalisierung vom 16. Bis zumm 18. Jahrhundert, Wien.

Havard,G./Vidal, C (2008), Histoire de L'Amérique Francaise, Paris, 2. Aufl.

Heijer, H. den (2002), De gechiedenis van de WIC, Zutphen.

Horden, P. /Purcell, N. (2006), The Mediterranean and "the New Thalassology", in: American History Review 111, 722-740.

Igler, D. (2013), the Great Ocean. Pacific Worlds from Captain Cook to the Gold Rush, Oxford (u. a.).

Jaspert, N./Kolditz, S. (Hgg.) (2013), Seeraub im Mitttelmeerraum. Piraterie, Korsarentum and maritime Gewalt von der Antike bis zur Neuzeit, Paderborn.

Kaiser, W. (2006), Frictions profitable. L'économie de la rancon en Mediterranée occidentale (XVLe-XVIIe Siècles),, in: S. Cavaciocchi (Hg.), Ricchezza del Mare, Ricchezza dal Mare Secc. XIII-XVIII, Firenze, 689-701.

Kaukianen, Y. (2014), the Role of Shipping in the "Second Stage of Globalisation", in: The International Journal of Maritime History 26, 64-81.

King, C. (2014), the Black Sea. A History, Oxford/New York.

Klein, B./Mackenthun, G. (Hgg.) (2004), Sea Changes. Historicizing the Ocean, New York.

Krause, A./Winkler, M. (Hgg.) (2014), Weltmeere. Wissen und Wahrnehmung im langen 19. Jahrhundert, Göttigen.

Krieger, M./North, M. (Hgg.) (2004), Land und Meer. Kultureller Austausch zwisschen Wwesteeuropa und den Ostseeraum in der Frühen Neuzeit, Köln (u.. a.).

Lane, F. C. (1973), Venice. A Maritime Republic, Baltimore 1973.

Liebersohn, H. (2006), The Traveller's World. Europe to the Pacific, Cambridge, MA/London.

Mack, J. (2011), the Sea. A Cultural History, London 2011.

Matsuda, M. K. (2006), the Pacific, in: American History Review 111, 758-780.

Matsuda, M. K. (2014), Pacific Worlds. A History of Worlds. A History of Seas, People, and Cultures, Cambridge (u.a.), 3. Aufl.

Miller, P.N. (2013), the Sea. Thalassography, Ann Arbor, 251-276.

Miller, P.N. (2015), Peiresc's Mediterranean World, Cambridge, MA/London.

Mörke, O. (2015), Die Geschwistermeere. Eine Geschichte des Nord- und Ostseeraums. Stuttgart.

North, M. (2001), Das goldene Zeitalter. Kunst und Kommerz in der niederländischen Malerei des 17. Jahrhunderts, Köln (u.a.)

North, M. (2007) Europa expandiert. 1250-1500, Stuttgart.

North, M. (Hg.) (2010), Artistic and Cultural Exchanges between Europe and Asia, 1400-1900: Rethinking Markets, Workshops and Collections, Farnham.

North, M. (2011), Die Geschichte der Ostsee. Handel und Kulturen, München

North, M. (2013), Geschichte der Niederlande, München, 4. Aufl.

North, M. (2014), Kommunikation, Handel, Geld und Banken in der frühen Neuzeit, München 2.Aufl.

O'Brien, P. (2006), Historiographical Traditions and Modern Imperatives for the Restoration of Global History, in: Journal of Global History 1, 3-39.

Ogborn,. (2008) Global Lives. Britain ad the World 1550-1800, Cambridge (u.a.).

Ojala, J. (u.a.) (2016), Deskilling and Decline in Skill Premium during the Age of Sail: Swedish and Finnish Seamen, 1751-1913, in: Explorations in Economic History (imDruck).

Oliveira Marques, A. H. De (Hg.) (1995-2000), Història dos Portugueses no Extremo Oriente, 3 Bde., Lisboa.

Ordahl Kupperman, K. (2012). The Atlantic in World History, Oxford.

Ormrod, D. (2003), the Rise of Commercial Empires. England and the Netherlands in the Age of Mercanatilism, 1650-1770, Cambridge (u.a.)

Osterhammel, J. (2013), Die Verwandlung der Welt. EineGeschichte des 19. Jahrhunderts, München, 2. Aufl.

Parry, J. (1974), The Discovery of the Sea, New York.

Pearson, M.N. (2006), the Indian Ocean, London.

Pieper, R. (2000), Die Vermittlung einer neuen Welt. Amerika im Kommunikationsnetz des habsburgischen Imperiuims (1493-1598), Mainz.

Prakash, O. (Hg.) (2012), the Trading World of the Indian Ocean, 1500-1800, Delhi.

Ptak, R. (2007), Die maritime Seidenstrasse. Küstenräume, Seefahrt und Handel in vorkolonialer Zeit. München.

Rediker, M. (2014), Outlaws of the Atlantic. Sailors, Pirates and Motley Crews in the Age of Sail, Boston, MA.

Reinhard, W. (Hg.) (2014), Geschichte der Welt. Weltreiche und Weltmeere, 1350-1750, München.

Reinhard, W. (2016), Die Unterwerfung der Welt. Globalgeschichte der europäischen Expansion 1415-2015, München.

Ressel, M.(2012), Zwischen Sklavenkassen und Türkenpässen. Nordeuropa und die Barbaresken in der Frühen Neuzeit, Berlin 2012.

Richter, D. (2014), Das Meer. Gesschichte der ältesten Landschaft, Berlin.

Rossum, M. vav (2014), Werkers van de wereld. Globalisierung, arbeid en interculturele ontmoetingen tussen Aziatische en Europese zeelieden in dienstmvande VOC, 1600-1800, Hilversum.

Sarnowsky, J. (2015) Die Erkundung der Welt. Die großen Entdeckungsreisen von Marco Polo bis Humboldt, München.

Schmidt, B. (2001), Innocence Abroad. The Dutch Imagination and the New World, 1570-1670, Cambridge (u. a.).

Schmitt, C. (1942), Land und Meer. Eine weltgeeschichtliche Btrachtung, Leipzig.

Schnurmann, C. (1998), Atlantische Wwelten. Engländer und Niederländer im amerikanisch-atlantischen Raum 1648-1713, Köln (u. a.).

Schottenhammer, A. (Hg.) 2008), The East Asian ‚Mediterranean‘, Maritime Crossroads of Culture, Commerce and Human Migration, Wiesbaden.

Sobel, D. (2005), Longitude. The True Story of a Lone Genius ho Solved the Greatest Scientific Problem of His Time, Fulham.

Stangl, W. (2012), Zwischen Authentizität and Fiktion. Di private Korrespondenz spanischer Emigranten aus Ameerika, 1492-1824, Köln (u.a.).

Steinberg, P. E. (2001), the Social Construction of the Ocean. Cambridge (u.a).

Thomas, N. (2010), Islanders the Pacific in the Age of Empire, Ne Haven (u. a.).

Thorton, J. K. (2012), A Cultural History of the Atlantic World 1250-1820, Cambridge (u.a.).

Trivellatto, F. (2009), the Familiarity of Strangers. Thee Sephardic Diaspora, Livorno, and Cross-Cultural Trade in Early Modern Period, New Haven (u. a.).

Unger, R. W. (1978), Dutch Shipbuilding before 1800, Assen/Amsterdam.

Unger, R. W. (1980), the Ship in the Medieval Economy, 600-1600, London.

Unger, R. W. (2011), Shipping and Economic Growth 1350-1850, Leiden

Vries, J. de/Woude, A. Van der (1997), The First Modern Economy, Success,

Failure, and Perseverance of the Dutch Economy, 1500-1850, Cambridge (u.a.)

Watson Andaya. B. /Andaya L.Y. (2015), A History of Early Modern Southeast

Asia, 1400-1830, Cambridge (u.a.).

Wendt, R. (2015) Vom Kolonialismus zur Globalisierung: Europa und die Welt

seit 1500, Paderborn.

Wenzlhuemer, R. (2013), Connecting the Nineteenth-Century World: The Telegraph and Globalization, Cambridge (u.a.).

Wolf B. (2013), Fortuna di mare, Literatur und Seefahrt, Zürich.

Wolfschmidt, G. (Hg.) (2008), Navigare necesse est. Geschichte der Navigation, Hamburg.

Zakharov, V.N. /Harlaftis, G /Kartsiardi-Hering, O. (2012), Merchant Colonies

in the Early Modern Period, London.

Zandvliet, K. (2002), De Nederlandse ontmoeting met Azie 1600-1950. Tentoonstelling De Nederlandse ontmoeting met Azie, 1600-1959 in het Rijksmuseum te Amsterdam, van 10 oktober 2002 tot en met 9 februari 2003, Amsterdam.

Zeuske, M. (2015), Sklavenhändler, Negreros und Atlantikkreolen. Eine Welt des Sklavenhandels im atlantischen Raum, Berlin.

مصادر الصور

© akg-images/Nimatallah	الصورة 1
المؤلف	الصورة 2
Michael J. Lowe	الصورة 3
Wikimedia Commons	الصورة 4
© bpk / Gemäldegalerie, SMB / Jörg P. Anders	الصورة 5
© akg-images	الصورتان 6 و7
Aus Adelbert von Chamisso, Reise um die Welt, Berlin 2001, S. 280	الصورة 8
The River from Monkey Bridge, Charles Dyce	الصورة 9
© Peter Palm, Berlin	الخرائط

مايكل نورث

■ مؤرخ ألماني وأستاذ متخصص في التاريخ العام للعصر الحديث في جامعة غرايفسفالد في ألمانيا.

■ صدر له عن دار نشر C.H.Beck: «تاريخ هولندا» (2013)، «تاريخ بحر البلطيق.. التجارة والثقافات» (2011)، «قصة قصيرة عن المال.. من العصور الوسطى إلى يومنا هذا» (2009)، «تاريخ الاقتصاد الألماني.. ألف سنة في لمحة» (Hg., 2005).

عدنان عباس علي

■ من مواليد 1942 في الهندية - العراق.

■ دكتوراه في العلوم الاقتصادية من جامعة فرانكفورت وجامعة دارمشتاد في العام 1975.

■ عمل بدرجة أستاذ في العديد من الجامعات العربية.

■ له مجموعة كتب ودراسات منشورة منها: «تاريخ الفكر الاقتصادي»، «السياسة الاقتصادية بين النظرية والتطبيق»، «التحليل الاقتصادي بين الكينزيين والنقديين»، «وجهة نظر نقدية في التضخم الاقتصادي»، «المنهج النقدي في القوى المتحكمة بسعر الصرف الأجنبي»، «دور المحافظ الاستثمارية في تحديد سعر الصرف الأجنبي (نموذج برانسون)»، «الأساس النظري لبرامج التصحيح الاقتصادي المدعومة من قبل صندوق النقد الدولي»، «مخاطر التكامل المالي الدولي في البلدان النامية».

■ نُشرت له في سلسلة «عالم المعرفة» الترجمات التالية: «جوته والعالم العربي» العدد 194، فبراير 1995، «فخ العولمة» العدد 238، أكتوبر 1998، «نهاية عصر البترول» العدد 307، سبتمبر 2004، «اقتصاد يغدق فقرا» العدد 335، يناير 2007، «انهيار الرأسمالية» العدد 371، يناير 2010، «صندوق النقد الدولي - قوة عظمى في الساحة العالمية» العدد 435، أبريل 2016، «ملف غوغل» العدد 450، يوليو 2017، «تاريخ المخابرات - من الفراعنة حتى وكالة الأمن القومي الأمريكية (NSA)»، العدد 459، أبريل 2018.

■ نَشرت له دورُ نشر عربية أخرى ترجمات عدة في مجالات الاقتصاد والسياسة والأدب.

سلسلة عالم المعرفة

«عالم المعرفة» سلسلة كتب ثقافية تصدر في مطلع كل شهر ميلادي عن المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب - دولة الكويت - وقد صدر العدد الأول منها في شهر يناير من العام 1978.

تهدف هذه السلسلة إلى تزويد القارئ بمادة جيدة من الثقافة تغطي جميع فروع المعرفة، وكذلك ربطه بأحدث التيارات الفكرية والثقافية المعاصرة. ومن الموضوعات التي تعالجها تأليفا وترجمة:

1 - الدراسات الإنسانية: تاريخ ـ فلسفة - أدب الرحلات - الدراسات الحضارية - تاريخ الأفكار.

2 - العلوم الاجتماعية: اجتماع - اقتصاد - سياسة - علم نفس - جغرافيا - تخطيط - دراسات استراتيجية - مستقبليات.

3 - الدراسات الأدبية واللغوية: الأدب العربي - الآداب العالمية - علم اللغة.

4 - الدراسات الفنية: علم الجمال وفلسفة الفن - المسرح - الموسيقى - الفنون التشكيلية والفنون الشعبية.

5 - الدراسات العلمية: تاريخ العلم وفلسفته، تبسيط العلوم الطبيعية (فيزياء، كيمياء، علم الحياة، فلك) ـ الرياضيات التطبيقية (مع الاهتمام بالجوانب الإنسانية لهذه العلوم)، والدراسات التكنولوجية.

أما بالنسبة إلى نشر الأعمال الإبداعية ـ المترجمة أو المؤلفة ـ من شعر وقصة ومسرحية، وكذلك الأعمال المتعلقة بشخصية واحدة بعينها فهذا أمر غير وارد في الوقت الحالي.

وتحرص سلسلة «عالم المعرفة» على أن تكون الأعمال المترجمة حديثة النشر.

وترحب السلسلة باقتراحات التأليف والترجمة المقدمة من المتخصصين، على ألا يزيد حجمها على 350 صفحة من القطع المتوسط، وأن تكون مصحوبة بنبذة وافية عن الكتاب وموضوعاته وأهميته ومدى جدته وفي حالة الترجمة ترسل نسخة مصورة من الكتاب بلغته الأصلية كما ترفق مذكرة بالفكرة العامة للكتاب، وكذلك يجب أن تدوّن أرقام صفحات الكتاب الأصلي المقابلة للنص المترجم على جانب الصفحة المترجمة، والسلسلة لا يمكنها النظر في أي ترجمة ما لم تكن مستوفية لهذا الشرط. والمجلس غير ملزم بإعادة المخطوطات والكتب الأجنبية في حالة الاعتذار عن عدم نشره. وفي جميع الحالات ينبغي إرفاق سيرة ذاتية لمقترح الكتاب تتضمن البيانات الرئيسية عن نشاطه العلمي السابق.

وفي حال الموافقة والتعاقد على الموضوع ـ المؤلف أو المترجم ـ تصرف مكافأة للمؤلف مقدارها ألفا دينار كويتي، وللمترجم مكافأة بمعدل ثلاثين فلسا عن الكلمة الواحدة في النص الأجنبي (وبحد أقصى مقداره ألفان وخمسمائة دينار كويتي).

سعر النسخة

الكويت ودول الخليج	دينار كويتي
الدول العربية	ما يعادل دولارا أمريكيا
خارج الوطن العربي	أربعة دولارات أمريكية

الاشتراكات

دولة الكويت	
للأفراد	15 د. ك
للمؤسسات	25 د. ك
دول الخليج	
للأفراد	17 د. ك
للمؤسسات	30 د. ك
الدول العربية	
للأفراد	25 دولارا أمريكيا
للمؤسسات	50 دولارا أمريكيا
خارج الوطن العربي	
للأفراد	50 دولارا أمريكيا
للمؤسسات	100 دولار أمريكي

تسدد الاشتراكات والمبيعات مقدما نقدا أو بشيك باسم المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، مع مراعاة سداد عمولة البنك المحول عليه المبلغ في الكويت، ويرسل إلينا بالبريد المسجل على العنوان التالي:

المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب

ص. ب 23996 الصفاة - الرمزي البريدي 13100

دولة الكويت

بدالة: 22416006 (00965)

داخلي: 1196/ 1195/ 1194/ 1153/1193/ 1152

هذا الكتاب...

يقدم هذا الكتاب عرضا عاما لتاريخ اكتشاف بحار العالم في الثلاثة آلاف سنة الأخيرة. ويستعرض المؤلف هنا صراع الإنسان مع التحديات والمخاطر الناجمة عن دخوله عالم البحار والمحيطات، وأهمية الفرص التي أتاحتها الملاحة البحرية. فمن ناحية بات في الإمكان نقل البضائع التجارية، وكسب كثير من الثروات المالية والمادية، ومن ناحية أخرى أمسى الأفراد الذين يغامرون بولوج البحار والمحيطات يتعرضون لمخاطر تهدد حياتهم وتفضي إلى خسارة أحدهم كل ما كسبه من البحار. كما قدمت الملاحة البحرية للإنسان خيارات عسكرية جديدة مكّنته من بسط سلطانه على قارات العالم. إن هذا كله تحقق ومازال يتحقق بفضل إتقان متطلبات الملاحة البحرية والتقدم الذي طرأ على فنون بناء السفن، وعلى تعلم أساسيات الملاحة وأساليب الهيمنة على الطرق البحرية. وأخيرا وليس آخرا، كانت البحار هي البيئة الطبيعية للعولمة، كما نلمس ذلك يوميا من خلال تدفق موجات اللاجئين، ومن خلال الدمار الرهيب الذي تتعرض له كل يوم هذه البيئة الفريدة بفعل تصرفاتنا الرعناء، فالبشرية هنا أمام نتائج لا يجوز أن يُغَضّ الطرف عنها أبدا!

إن تسليط الضوء على هذه الموضوعات وغيرها من موضوعات أخرى كثيرة يشكل لب هذا المؤلَف المخصّص لسرد قصة اكتشاف بحار العالم، من العصر الفينيقي إلى الزمن الحاضر.

ISBN 978 - 99906 - 0 - 643 - 0